HC
315
.C76
1919

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/lacompagniedoste00crok

LIGUE MARITIME BELGE
21, Chaussée de Wavre, 21
IXELLES -
J. 282.59 C-C-P. 713.76
CE

LA COMPAGNIE D'OSTENDE

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS

JACQUES CROKAERT

UN EXEMPLE D'ÉNERGIE NATIONALE

LA COMPAGNIE D'OSTENDE

« Qui tient la mer, tient le commerce du monde; qui tient le commerce du monde, tient la richesse du monde; et qui tient la richesse du monde, tient le monde lui-même. »

Sir Walter Raleigh.

PRÉFACE

DE

LÉON HENNEBICQ

Président de la Ligue Maritime Belge

BRUXELLES ET PARIS

LIBRAIRIE NATIONALE D'ART ET D'HISTOIRE

G. VAN OEST ET Cie, ÉDITEURS

1919

Universitas BIBLIOTHECA Ottaviensis

401604

HC
315
.C76
1919

PRÉFACE

En ces temps décisifs, où la Belgique s'essaie à démêler, au milieu des débris de sa triste politiquaille de gobergement villageois, s'il n'est pas dans l'Histoire et l'Humanité, pour une nation, de fin plus haute que la sensualité municipale, il est utile que nous considérions notre figure au miroir historique, ne fût-ce que pour y retrouver l'image de nos défauts. Peut-être, projetés à deux siècles en arrière, en apercevrons-nous plus aisément l'action perfide.

L'histoire de la Compagnie d'Ostende est exemplaire à cet égard.

Alors, comme aujourd'hui, nous formions un amalgame de jalousies communières dont les vitalités s'épuisaient en convulsions intestines, parce que, faute d'une participation suffisante à la vivifiante ambition des aventures maritimes, nous demeurions nez à nez, dans une claustration étiolante et énervante. On a beaucoup méprisé notre sommeil de Belle au

bois dormant sous le mancenillier de la Maison d'Autriche. Mais on peut se demander si la comparaison tournerait entièrement à l'avantage des Belges d'aujourd'hui. En ce temps-là, le traité de Munster avait totalement fermé l'Escaut, qui, de nos jours, s'il n'est pas libre, est au moins entr'ouvert à notre navigation. Pour s'évader de cette prison, créer de toutes pièces une grande entreprise d'outre-mer, et la faire prodigieusement s'épanouir en prospérité, il faut supposer des capacités, une énergie, et un sentiment national d'une intensité au moins égale à ce que nous avons fait au siècle suivant sous Léopold II. En d'autres termes, l'histoire de la Compagnie d'Ostende atteste qu'au XVIIIe siècle, nous étions capables de faire grandir une entreprise maritime, et que nos vertus nous eussent conduits au succès — n'étaient les ambitions et les combinaisons diplomatiques des grands États voisins, et de nos concurrents hollandais.

Ce témoignage de l'histoire n'est-il pas, à l'heure présente, d'une toujours jeune actualité? Les seigneurs États généraux des Pays-Bas du Nord ont-ils cessé de nous considérer comme des rebelles? Leur action inter-alliée d'à pré-

sent ne ressemble-t-elle pas singulièrement aux manœuvres qui préludèrent au traité de la Haye de 1732, c'est-à-dire à la mort de la Compagnie d'Ostende? Et quant au président Wilson, il ne s'agit point de le comparer à Charles VI d'Autriche, mais tout de même il y a quelque analogie entre une Pragmatique sanction dont les Hollandais firent payer chèrement, à nos dépens, la ratification, fallacieuse du reste, et un projet de Ligue des Nations où le grand idéaliste américain ferait payer l'adhésion de certains neutres par ceux-là même qui, en portant tout le poids de la guerre, les ont sauvés de la ruine et de la destruction.

On le voit, ces vieilles choses portent en elles, tout un renouveau de jeunesse pour ceux dont les yeux clairs et perspicaces pénètrent les apparences surannées. L'histoire de notre pays serait prodigieusement féconde pour nous, si les Belges se décidaient enfin à la connaître et à la cultiver.

Quelle joie de constater un effort junévile comme celui de Jacques Crokaert, dont la foi, le zèle et la clarté ne peuvent manquer de se transmettre au lecteur et d'en faire un utile prosélyte !

Léon HENNEBICQ

INTRODUCTION

Rappeler le passé, c'est éclairer l'avenir.
MICHELET.

Ce n'est pas sans raison que nous avons choisi la Compagnie d'Ostende comme sujet de cette étude. Car si cet épisode de notre Histoire présente déjà, par lui-même, un certain intérêt, il peut, de plus, être, pour nous, un précieux enseignement pour l'avenir.

La Compagnie d'Ostende est, en effet, un frappant exemple d'énergie nationale. Au début du XVIIIe siècle, la Belgique sortait ravagée, anéantie, exsangue de quatre-vingts ans, et plus, de guerres presque continuelles. Elle était ruinée, comme elle l'est encore aujourd'hui. Néanmoins, les Belges d'alors eurent confiance dans leur vitalité. Ils voulurent, tout d'abord, s'ouvrir les routes de l'Océan pour ramener dans nos provinces cette activité commerciale et industrielle qui, aux siècles précédents, avait fait leur fortune. Et, malgré les

menaces de toute l'Europe, ils persévérèrent dans leur tâche, parvenant même à intéresser le pusillanime empereur Charles VI à leur œuvre de relèvement matériel des Pays-Bas autrichiens.

La Compagnie d'Ostende fut alors créée et, grâce à l'activité déployée, elle connut bientôt une existence fortunée et brillante ; si brillante même qu'elle suscita la jalousie de toute l'Europe et qu'effrayé par cette coalition d'intérêts égoïstes, Charles VI la supprima alors que déjà l'œuvre de colonisation de l'Inde était commencée par les Belges.

Cet exemple nous montre le degré de splendeur que put atteindre, en peu d'années, notre commerce maritime et colonial. Or, pendant cette guerre, malgré les horreurs de l'invasion, la Belgique a développé sa colonie dans des proportions inespérées, en même temps que son armée d'Afrique menait, tambour battant, une victorieuse campagne dans l'Est africain allemand. Elle s'est même reconstitué une marine de commerce qui peut rivaliser sans peine avec celle d'avant la guerre. Combien sera donc plus rapide et plus facile le relèvement économique de la Bel-

gique de demain, alors que nos Alliés devront n'avoir de cesse que notre pays n'ait reconquis son opulence de naguère, alors surtout que toutes nos audaces et toutes nos énergies pourront être librement tendues vers ce but suprême !

L'histoire de la Compagnie d'Ostende nous doit donc être un gage de confiance dans l'avenir ; ce doit être pour nous une cause de réconfort et d'espoir dans notre constance et dans notre vitalité.

Le passé de notre énergie nationale se porte garant de notre avenir.

J. C.

Le Hâvre, juillet 1918.

Des fragments de cette étude ont paru en un article sur l'Expansion Belge dans le passé *dans la* Revue Belge *du 15 octobre 1918.*

LA
COMPAGNIE D'OSTENDE[1]

I

L'EXPANSION BELGE JUSQU'A LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Il ne s'est guère passé de siècle où le Belge n'ait montré son audace et son esprit d'initiative par quelque expédition lointaine.

Ce furent d'abord ces énergiques Morins et Ménapiens, ces ancêtres de nos robustes populations côtières qui, sur leur petites barques non pontées, se lancèrent hardiment à l'assaut de l'âpre Océan et, doublant les Colonnes d'Hercule, allèrent trafiquer jusque sur les côtes de l'Italie.

1. Parmi la littérature, d'ailleurs peu abondante, qui existe sur ce sujet, il convient de mettre hors pair le remarquable ouvrage intitulé : *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI : la Compagnie d'Ostende* (Bruxelles, Lamertin, 1902), dont l'auteur est M. Michel Huisman, professeur à l'Université de Bruxelles. C'est le travail essentiel publié sur ce sujet. Nous y renvoyons nos lecteurs chaque fois que notre information leur paraîtra trop sommaire.

On fut tellement frappé, à Rome, de l'audace de ces Barbares, que c'est à un Ménapien, nommé Caraus ou Carausius — un ancien rameur des chiourmes impériales — que fut confié le commandement d'une grande flotte destinée à faire la chasse aux pirates qui infestaient alors la Manche et la mer du Nord. Ce même Caraus s'en servit d'ailleurs pour s'emparer de la province de Bretagne (l'Angleterre actuelle) et pour s'y faire nommer empereur, en 187, grâce à l'argent que lui avait rapporté sa campagne contre les pirates [1].

Plus tard, malgré le heurt des invasions barbares, rien n'amoindrit cet esprit de commerce qui, dès cette époque reculée, avait fait connaître aux Romains les fameux jambons de Ménapie et exporter de Belgique des blés, des laines et d'innombrables troupeaux d'oies dont la chair était fort appréciée par les gourmets de Rome. Alors que déjà les Huns accouraient des steppes de l'Asie, au trot de leurs petits chevaux rapides, des Belges s'en vont, au fin fond de la Russie, à Novgorod et ailleurs, vendre leurs draps frisons dont la réputation est déjà bien établie. Leurs relations commerciales avec l'étranger ne cessent de s'étendre : ils trafiquent avec le Midi, ils trafiquent avec le Nord. Le commerce allemand s'empare des tissus flamands et s'en fait une richesse. Les règlements de

1. H. Charriaut, *La Belgique moderne, terre d'expérience*, p. 316. E. Flammarion, édit. Paris.; cf. Duruy, *Histoire des Romains*, t. VI, p. 439 et sq.

Londres, au IXe siècle, font mention de marchands qui venaient des pays de Bruges et de Liége et parcouraient en tous sens le royaume d'Angleterre.

Puis ce furent les Croisades, cette merveilleuse « geste » qu'entraînés dans un souffle de foi et d'épopée les Belges écrivirent de leur sang sur les sables de la Palestine et de l'Asie Mineure — et dont on regrette peut-être déjà de ne pas avoir continué la tradition en aidant, de nos jours, Français et Britanniques à conquérir cette terre que, jadis, nos ancêtres arrachèrent à l'Islam.

Et si nous parlons ici des Croisades, c'est que plus d'un trait commun les rapproche de nos modernes expéditions coloniales et, aussi, qu'elles eurent une influence prépondérante sur les relations commerciales de la chrétienté avec le Levant.

Car si c'est sans aucun esprit de lucre que les Belges luttèrent à corps perdu contre les Infidèles, il n'en est pas moins vrai que Venise put, grâce aux Croisades, se créer un vaste empire et donner un essor prodigieux à son commerce [1]. Comme quoi les grands bouleversements de l'histoire comptent presque toujours des causes économiques parmi leurs causes profondes.

C'est ce que montre à merveille, en une langue pittoresque et colorée, M. Maurice des Ombiaux,

1. Charles Diehl, *Une République patricienne : Venise*, p. 32. Bibliothèque de philosophie scientifique, Flammarion, éd.

dans *Le Brabant et la bataille de Woeringen, sur le Rhin* [1]. Il nous y montre, en effet, que si la bataille de Woeringen (1288) eut pour résultat politique de réunir le Limbourg avec le Brabant et de reconstituer ainsi le duché de Basse-Lotharingie sous un seul chef, un des fruits de cette victoire — et non le moindre — fut de débarrasser la grand'route commerciale reliant Bruges à Cologne [2] de tous les brigands qui l'infestaient et rançonnaient les voyageurs se rendant soit à Anvers, soit à Bruges, soit encore à cette foire de Thourout, célèbre alors dans toute l'Europe à l'égal de celle de Beaucaire ou de Novgorod.

La garde des chemins entre Rhin et Meuse était d'une grande importance, alors que Bruges et Anvers avaient besoin d'un vaste « hinterland » dont la sécurité leur fût garantie ; sans quoi on eut à craindre que le trafic commercial qui enrichissait alors Liége, Brabant et Flandre, ne désertât vers Hambourg ou vers quelque autre port de la Hanse Teutonique.

Bruges qui, par sa situation exceptionnelle, était la seule escale entre les Échelles du Levant et les ports de l'Europe septentrionale, n'avait pas

1. Bloud et Gay, éditeurs, p. 77 et suiv.

2. Cette route, fameuse alors dans toute l'Europe, suivait l'itinéraire suivant : elle traversait l'Escaut à Gand, la Deudre à Alost, la Senne à Bruxelles, la Grande Gette à Tirlemont, la Petite Gette à Léau, enfin la Meuse à Maestricht, gagnant, de là, Cologne par Aix-la-Chapelle.

tardé à devenir un des plus grands marchés commerciaux de l'univers. « Les passes du Zwyn étaient alors, écrit M. Pirenne, aussi connues des marins que celles des lagunes de Venise, et l'on trouvait sur le « Groote Markt » (Grand-Marché) une animation aussi grande, une foule aussi bigarrée que sur la place Saint-Marc. »

Et dans cette Venise du Nord se rencontraient tous les peuples de la chrétienté : « Là, au témoignage du vieux chroniqueur Chastellain, tenoit tables de marchandizes tout le monde chrestien, et estoient ycelles nacions d'Espaigne, d'Arragon, de la coste de Biscaye et prince de Quispucoa, de Portugal, d'Escosse, Vénissiens, Florentins, Milanois, Genevois (Génois) et habitans de Plaisance, de Lubeck, d'Hambourg, de Dantzig et de Brème », auxquels il faut encore ajouter les Français, les Anglais, les Lusitaniens, les Castillans, les nations de Lombardie et de Navarre.

Une lettre de Marguerite de Flandre [1], concernant les droits de tonlieu sur le Zwyn, nous donne la nomenclature des principaux produits qui, à l'importation et à l'exportation, faisaient le fond du commerce brugeois. C'étaient les vins d'Espagne et de France, les bières anglaises, les laines d'Écosse, les soieries italiennes et orientales, les toiles, les filés, les attelages de chariot, les mer-

1. Cf. le livre publié par James Weale sur *Bruges et ses environs*, 2e édition. Bruges 1879.

ceries, les épices de toutes sortes, les pelleteries de Hongrie, l'étain anglais, le cuivre rouge de Pologne, et vingt autres produits qu'y amenaient les nefs, les caraques, les caravelles, les galères, les galéasses et les *coggen* [1].

C'était l'époque où Bruges et Ypres se trouvaient à la tête des quatre-vingt-dix villes de la Hanse. La Flandre était alors la nation maritime du monde, analogue à ce qu'est l'Angleterre aujourd'hui. La réputation des marins belges était si bien établie que le vocabulaire maritime emprunte la plupart de ses termes au flamand. Devons-nous le rappeler ici? C'est à un Belge illustre, Mercator, que l'on doit la première carte hydrologique et le système de projection qui sert de nos jours encore à l'établissement des cartes marines; quant au premier atlas de géographie, c'est son collaborateur Ortelius qui le composa.

Dès cette époque, les expéditions lointaines ne cessent de se succéder. Les relations entre Damme (l'avant-port de Bruges) et les côtes occidentales

1. Les *coggen* étaient une sorte de bateaux ronds en usage surtout dans la mer du Nord. Ces nefs étaient de grande dimension. Joinville en cite qui portaient plus de mille passagers et d'autres jusqu'à cent chevaux. Ainsi s'explique l'importance des transactions maritimes de l'époque. Ces nefs avaient une bonne marche. On cite une nef vénitienne qui alla d'Angleterre à Barcelone en quatorze jours, ce qui serait une traversée très acceptable pour un navire à voiles de nos jours et les marins de cette époque ne naviguaient pas mal, puisque saint Louis ne perdit que trois nefs dans son expédition contre Tunis.

de France, notamment avec la Saintonge, étaient si fréquentes, au début du XIIIe siècle, que les marins brugeois rapportèrent chez eux les lois d'Oléron. Ces lois, traduites en flamand et complétées par diverses coutumes locales, prirent le nom de *Droit maritime de Damme*.

C'est vers la même époque que la mère de Charles le Téméraire, la duchesse Isabeau de Bourgogne, qui avait obtenu du gouvernement portugais la concession des îles Açores, découvertes, en 1449, par Jacques de Bruges, y envoya une colonie flamande sous la direction d'un « poorter » brugeois, nommé Jacob Hurter. De là, le nom d'Iles Flamandes (*Ihlas Flamengas*) que l'archipel conserva longtemps. On y retrouve bien des traces de cette population flamande : un patois déformé y est encore en usage et les femmes portent la « faille », le manteau à long capuchon dont se parent les paysannes des Flandres.

Plus tard, l'audace de nos hardis marins s'accrut encore. Il s'en trouva même qui se risquèrent sur leurs petites barques jusqu'au Groënland et jusqu'à Terre-Neuve.

Cependant les Belges, que de longues années de guerre avaient ruinés, émigrèrent dans toute l'Europe. Dès le XIIIe siècle, attirés qu'ils étaient par un alléchant prospectus du roi Édouard d'Angleterre qui leur promettait « du bon bœuf et du bon mouton tant qu'ils en pourraient manger », des tisserands d'Ypres et d'ailleurs s'en vont fonder

plusieurs colonies telles que Norwich qui, au XVIe siècle, grâce à des émigrations successives, devait compter plus de 4.000 Belges [1]. Aussi le comté de Norfolk et la ville de Norwich restent-ils, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, le grand centre de l'industrie de la laine. De nos jours encore, leurs descendants se reconnaissent à de vieilles coutumes, notamment celle de l'élevage des canaris.

Les relations entre Bruges et Londres étaient alors si fréquentes, les marchands de Bruges établis sur les bords de la Tamise formaient une association si importante, qu'un négociant brugeois était spécialement chargé de régler les rapports entre Flamands et Anglais et de diriger cette association. Il prenait le titre de « comte de la Hanse », de même que l'association des marchands brugeois s'intitulait la *Hanse de Londres*.

Des artisans wallons, habiles dans le travail des forges, sont attirés à prix d'or en Suède et en Moscovie pour y implanter les procédés en usage sur les bords de la Meuse. De véritables colonies belges se fondent également en Silésie et en Transylvanie. Rappellerons-nous, enfin, que c'est un bourgeois de Bruges, nommé van Gobeleen, qui, vers la fin du XVe siècle, fonda en France la manufacture de tapisserie de haute-lisse qui devait devenir si célèbre sous le nom de Gobelins, après

1. Cf. Ernest Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*. Bruxelles, 1861-65. R. Blanchard, *La Flandre*, p. 508 et sq. A. Colin, Paris.

que Colbert l'eut mise sous la protection royale, en 1662 ?

Mais c'est vers l'Allemagne que l'émigration belge fut la plus considérable.

Alors que la Germanie était encore couverte de marais et de forêts, des colons belges s'en vont défricher de vastes contrées incultes et sauvages.

Les premiers paysans flamands, probablement appelés par l'archevêque Friedrich, arrivèrent en 1106 dans la région de Brème et s'établirent dans le pays marécageux appelé Hollerland qu'ils défrichèrent. L'afflux de colons se poursuivit pendant deux générations. Des villages flamands se fondèrent sur les deux rives du Weser ainsi que dans le Holstein occidental, entre l'Elbe et le Stör [1].

Pendant ce temps, une émigration de religieux cisterciens se fit dans l'Allemagne centrale. Leurs couvents devinrent, à leur tour, le noyau de colonies de paysans flamands. Ces paysans réussirent à drainer, à colmater et à cultiver des terres dont la stérilité avait rebuté les Wendes.

Le succès de ces colons amena divers princes allemands à appeler d'autres colons de cette race tenace et industrieuse pour défricher les forêts des Marches de l'Est avec des Saxons et des Westphaliens. Toute une région de la rive droite de l'Elbe porte encore aujourd'hui le nom de *Fläming* et l'on trouve à cette époque des colonies flamandes jusqu'en Silésie.

1. R. Blanchard, *La Flandre*, p. 508 ; A. Colin, éd., Paris.

Parmi ces populations encore barbares de Germains et de Slaves, les Belges conservèrent leurs coutumes de Flandre et de Brabant. Et ce qui prouve l'importance de ces immigrations belges, c'est la ténacité étonnante avec laquelle quelques axiomes de droits flamands se sont conservés. Dans le *Goldene Aue* (Prairie d'or, région de l'Elbe moyen), le *Jus Flamingicum* ne fut aboli qu'en 1850 et la commune des propriétaires ruraux du droit flamand exista à Bitterfeld jusqu'en 1873.

Les Allemands nous ont donc témoigné de singulière façon leur reconnaissance. Pendant la guerre, pourtant, un Allemand, le professeur Dr Georg Brodnitz, a rappelé [1], après l'historien belge de Borchgrave, une foule de faits qui témoignent de l'importance et des résultats de cette immigration.

Puis vint le déclin de Bruges, résultat inévitable de l'ensablement du Zwyn. Ce fut Anvers, qu'un heureux débordement de l'Escaut, au XIIIe siècle, avait relié directement avec la mer, qui prit sa place. Bruges, dans sa lutte contre cet ensablement, eût sans doute pu réussir à conjurer le péril. Mais ce qui, plus sûrement que les éléments, ruina la prospérité de Bruges, ce fut l'état stationnaire de ses méthodes commerciales. En présence des transformations du commerce, Bruges resta obstinément fidèle à ses traditions médiévales. Elle ne

1. Dans la revue *Der Belfried*, n° 4, octobre 1916, cité dans F. Passelecq, *La question flamande et l'Allemagne*, p. 102.

comprit pas que des règlements, si minutieux qu'ils soient, ne prévalent pas contre la vie ; bref, elle ne sut pas évoluer suffisamment, se transformer, se « moderniser [1] ».

Aussi, malgré les efforts que l'on fit pour les retenir, les dix-sept fameuses « nations » qui avaient jadis fait sa gloire émigrèrent en masse. Enfin, en 1516, la Hanse transporta le siège de ses affaires à Anvers. Ce fut le coup de grâce. Désormais, enveloppée dans le suaire de son glorieux passé, Bruges vécut à l'écart, de la benoite vie des petites villes flamandes.

Anvers devint bientôt, à son tour, le marché de l'univers ; elle connut, elle aussi, la splendeur qui, jadis, avait illustré Bruges. Là, comme à Bruges, on rencontrait, au XVIe siècle, des Scandinaves, des Arabes, des Espagnols, des Persans, des Osterlins, des Anglais, des Génois, des Français et des Vénitiens. « Vers 1550, écrit Henne, le mouvement d'entrée et de sortie du port d'Anvers s'élevait à 300 bâtiments par jour. Il y avait souvent, dans l'Escaut, 2.500 navires qui attendaient leur tour de déchargement [2] ». D'après Guichardin, qui habita la ville pendant plusieurs années, l'importation du port d'Anvers montait, vers 1560, à 15.935.000 écus, soit 31.870.200 florins carolus [3].

1. Cf. H. Pirenne, *Les Origines de l'État belge*, dans la *Revue Belge*, nº 1, p. 13.

2. Henne, *Histoire du règne de Charles-Quint.*

3. Suivant une ordonnance de 1540, le florin carolus ou real valait 22 sous, 6 deniers.

Quant à l'exportation, elle était constituée en grande partie par l'industrie belge ; à cette même date, les manufactures des Pays-Bas méridionaux atteignent annuellement un produit moyen de quatre millions de florins, somme énorme, eu égard à la valeur de l'argent [1].

Bientôt, hélas ! ce furent les jours maigres ; puis la ruine d'Anvers, lorsque la trêve de Dix-Ans, puis le traité de Munster nous eurent imposé la fermeture de l'Escaut. Privés de leur occupation habituelle, nos marins, qui venaient encore de faire leurs preuves en tant que « gueux de mer », se rabattirent sur la guerre de course. Ce furent eux qui, au temps des grandes guerres matimes, fournirent d'excellents équipages aux corsaires de Dunkerque et d'Ostende. Et là encore, dans cette audacieuse flibuste, ils montrèrent des qualités exceptionnelles. Jean Bart était de leur race, comme ce Jean Jacobsen d'Ostende qui, dans la guerre contre la Hollande, abandonné par deux frégates espagnoles qui naviguaient de conserve avec lui, résista tout seul contre une escadre entière puis se fit sauter avec son navire plutôt que de se rendre.

Ce Jean Jacobsen, un grand-oncle de Jean Bart,

1. Ernest Van Bruyssel, *Patria Belgica*, cité dans Brialmont, *La Belgique actuelle au point de vue commercial, colonial et militaire*. Introduction, p. 7. Cf. Altmeyer, *Histoire des relations diplomatiques et commerciales des Pays-Bas avec le nord de l'Europe*. Bruxelles, 1840.

connaissait si parfaitement tous les bancs et toutes les passes de la mer du Nord qu'il reçut des marins Ostendais le surnom de « Renard de la mer ». Et, pourtant, les marins flamands, célèbres par leur héroïsme et leur habileté nautique, ne manquaient pas. Dans le seul port d'Ostende, que de noms fameux évoquent en nous tout un merveilleux passé de gloire maritime ! C'est le temps des Erasmus de Brouwer, Roel de Reuse (le géant), Jan Broecke, Verstelle, Van Hembden, De Ridder, Janssens, Verhaege, Jan Dieriksen, Jacob Besage et du brave Philippe de Maestricht, à qui, pour sa bravoure, l'archiduc Albert décerna, en 1618, une médaille, sur quoi était gravée la devise « toujours vainqueur, jamais vaincu », juste récompense de tant d'exploits à jamais illustres.

C'était l'époque héroïque où, narguant les frégates qu'armaient contre eux les États Généraux de Hollande, ces audacieux corsaires s'emparaient de nombreux navires de commerce néerlandais. En 1627, notamment, les corsaires ostendais, joints à ceux de Dunkerque, prirent pour plus de dix millions de florins aux gens d'Amsterdam. Et ce qui prouve, mieux que tout éloge, l'exceptionnelle bravoure de nos marins, leur connaissance étonnante des choses de la mer, c'est le cas qu'en faisaient les Hollandais qui n'en prenaient pas un sans le faire pendre haut et court. Mais ils n'en prenaient guère : ils se faisaient plutôt sauter. La mort de Jean Jacobsen en est une preuve.

La guerre, les persécutions, le blocus des ports belges par les bâtiments hollandais interrompirent pendant longtemps tout mouvement d'expansion commerciale. Notre malheureux pays était lui-même trop affaibli pour pouvoir prouver sa puissance à l'étranger. Il fallut attendre que la paix lui eût rendu sa vitalité.

Cependant, dès le XVIIe siècle, les Belges recommencèrent à fonder des colonies au delà des mers. Des Flamands s'établissent notamment, en 1652, dans la petite île danoise de Nordstrand située, dans la mer du Nord, au large des côtes du Schleswig, qu'un raz de marée avait désolée deux ans auparavant.

La même année, un religieux de la Flandre maritime, de Furnes, croit-on, le Père Érasme, accompagné de quarante-cinq Capucins, débarqua à l'embouchure du Congo, où un siècle auparavant, en 1597, un groupe de Flamands révoltés et préférant l'exil à l'esclavage l'avaient précédé, dans le but de convertir les populations noires. L'histoire n'a malheureusement pas transmis d'une façon certaine le récit de cette première évangélisation nationale [1].

Enfin, au XVIIIe siècle, ce fut cette fameuse Compagnie d'Ostende dont l'existence tapageuse trou-

1. Cf. Pierre Daye, *Les conquêtes africaines des Belges*, p. 16. Paris, Berger-Levrault, 1918. Collection des *Pages d'histoire*.

bla longtemps toutes les Chancelleries européennes — et dont nous allons esquisser la trop courte histoire.

II

LA BELGIQUE AU DÉBUT DU XVIIIe SIÈCLE

Lorsque, en 1716, le marquis de Prié vint, en qualité de plénipotentiaire impérial, remplacer dans nos provinces le prince Eugène de Savoie — ci-devant gouverneur des Pays-Bas autrichiens qui, à cette époque, guerroyait contre les Turcs — il les trouva dans une situation navrante.

Depuis quatre-vingts ans, et plus, la guerre n'a cessé de désoler notre malheureux pays. Français, Espagnols, Impériaux et Hollandais en ont fait leur champ de bataille. Ils ont pillé les récoltes, brûlé les fermes, dépeuplé les étables, assiégé les citadelles, bombardé les places fortes, saccagé les villes, levé de lourds impôts. Partout ils ont porté la désolation et la mort.

Encore s'il nous avait été permis de panser nos blessures, de relever nos ruines, de reprendre notre commerce et de reconstituer notre industrie. Mais cela même, la Hollande nous l'avait interdit en nous enlevant, dès la prise d'Anvers par Alexandre Farnèse, en 1585, la libre navigation sur l'Escaut. Or, fermer l'Escaut, c'est tuer Anvers et, par suite, ravir à notre industrie ses seuls débouchés en entravant notre trafic maritime.

Malgré l'extrême gravité du péril, l'Espagne, — que nous avions cependant fidèlement servie à Rocroy et sur maints autres champs de bataille, — ne fit jamais rien pour le conjurer. Trahissant notre confiance, elle nous livra sans défense aux coups de la Hollande qui, jalouse de la prospérité de nos provinces, ne manqua pas une si belle occasion de ruiner notre rivalité commerciale ; et de ce jour, sans que l'Espagne s'y opposât jamais, les Provinces-Unies eurent l'habileté de faire ratifier cette disposition dans tous les traités qui intervinrent entre les Pays-Bas espagnols et la Hollande.

Ce fut, d'abord, en 1609, pendant les pourparlers qui amenèrent la conclusion de la Trêve de Douze Ans, que l'Espagne montra combien elle se désintéressait des intérêts vitaux des Pays-Bas catholiques. Au lieu de protester énergiquement contre la fermeture de l'Escaut que rien ne justifiait sinon la jalousie que les Provinces-Unies nourrissaient à notre égard, les ambassadeurs espagnols se contentèrent, ô dérision ! de chicaner longuement aux États Généraux de Hollande le titre d'*Illustres Seigneurs*.

A Munster, en 1648, les plénipotentiaires espagnols ne montrèrent pas plus d'énergie à soutenir nos justes revendications ; et le traité de Westphalie, en son article 14, ratifia cette iniquité. Enfin le Traité de la Barrière, qui venait de consacrer l'abaissement économique de la Belgique, confirma, par son article 18, la fermeture du canal du Sas, de l'Escaut et du Zwyn.

Jamais pourtant, malgré tous les désastres qui nous accablaient, nous n'avions perdu courage. Avec une énergie tenace, farouche, désespérée, nous nous étions acharnés contre cet injuste destin. Les ennemis eux-mêmes rendaient d'éclatants hommages à notre constance dans le malheur : « Les habitans des Pays-Bas catholiques, écrit un intendant français, à la fin du XVIIe siècle [1], sont très laborieux ; jamais ils ne se rebutent du travail ; il n'en faut d'autre preuve que la persévérance qu'ils ont, dans le temps de guerre, à cultiver et ensemencer les terres, *quoiqu'ils aient une certitude presque entière qu'ils n'en feront point la récolte.* »

Malgré notre ténacité indomptable, la misère — fatale conséquence de la domination étrangère — était donc générale, au début du XVIIIe siècle, dans ce pays naguère le plus opulent de l'Europe. Dans nos campagnes ravagées par « *les passées et les repassées* » de la soldatesque, dans nos villes en ruines, la famine règne à l'état endémique ; notre commerce maritime est mort ; notre industrie végète si lamentablement « *qu'à la fin du XVIIe siècle, la plupart des fabriques belges n'eussent pu fournir ensemble la charge d'un grand navire* [2] ».

Le marquis de Prié — qui, par ailleurs, traitait

1. Mémoire présenté au Roy (Louis XIV) par l'intendant Bernières (1697).

2. Levae, *Commerce belge aux Indes.*

les Belges un peu trop « à la cosaque » — entreprit aussitôt de rendre à notre pays un peu de sa splendeur d'antan. Toutefois, des mesures vexatoires indisposèrent d'abord les Belges contre le nouveau régime autrichien. Des troubles se produisirent en Brabant ; et ce ne fut que lorsque les pourparlers relatifs au Traité de la Barrière furent complètement terminés que le marquis de Prié put s'occuper du relèvement économique de nos provinces. Enfin, le 22 décembre 1718, il signait, avec les Provinces-Unies, une dernière convention qui atténuait l'humiliation du traité de la Barrière et contentait quelque peu l'opinion belge. Désormais, il allait avoir les mains libres.

Richelieu a écrit : « Les navires sont aussi utiles pour soutenir la guerre que pour profiter de la paix. » Prié se souvint de ce conseil du grand cardinal : avant tout il nous fallait une marine. Elle seule pourrait rendre à notre commerce et à notre industrie cette opulente prospérité que nous avions connue jadis et nous rendre ainsi capables de relever nos ruines. Mais ce qu'il fallait, surtout, c'était se passer de l'intermédiaire et du contrôle des puissances rivales qui nous entouraient de toute part et qui n'eussent reculé devant aucune extrémité pour briser nos projets. Le Traité de la Barrière, notamment, en accordant à l'étranger des tarifs préférentiels, avait prouvé leur mauvaise foi : allions-nous encore la subir ?

III

LE PORT D'OSTENDE, DERNIER ESPOIR

Au demeurant, rien ne nous faisait absolument défaut pour créer cette marine dont la nécessité se faisait tant sentir.

Nous avions un port : Ostende, que la clairvoyance politique et la ténacité guerrière des archiducs Albert et Isabelle avaient arraché à l'emprise des Hollandais. Certes, ce hâvre, peu profondément creusé dans une côte basse, ne nous dédommageait pas de la perte d'Anvers. Ce n'en était pas moins un port, et en attendant que la guerre ou la diplomatie nous rouvrît l'Escaut, Ostende suffisait aux ambitions restreintes du marquis de Prié.

Ce serait, d'ailleurs, une erreur que d'attribuer à Ostende une importance médiocre. C'était pour le temps une ville assez considérable : en 1698, on comptait à Ostende 1.113 feux composés de 6.728 personnes [1], chiffre fort élevé si l'on considère qu'au début du XVIIIe siècle, Anvers, qui, au dire de Guicciardini [2], avait, au temps de sa splendeur,

1. R. Blanchard, *La Flandre*, p. 240.
2. Guicciardini avait tellement été émerveillé par l'ani-

contenu dans ses murs près de 200.000 âmes, ne comptait plus guère que 60.000 habitants. Saint-Malo qui, vers la même époque. grâce à ses corsaires et à ses navigateurs, jouait un rôle important dans le commerce maritime, n'était ni si bien situé, ni si sûr. Quant à Lorient qui, comme siège des Compagnies Françaises des Indes Orientales et Occidentales, devait avoir une destinée analogue à celle d'Ostende, il comptait à peine 6.000 habitants en 1708, et ne se trouvait pas placé, comme Ostende, au débouché d'une région aussi industrielle que nos provinces.

*
* *

Au cours des siècles, Ostende, le petit hameau de pêcheurs dont parle déjà une charte du IXe siècle, s'était bien transformé [1]. Bâti tout d'abord à l'extrémité d'une sorte de digue naturelle, assez comparable au Lido qui protège la lagune de Venise, — d'où son nom : Ostende-ter-streep, la pointe orientale de la bande, comme Westende, la pointe

mation et l'importance commerciale d'Anvers qu'il écrivait, en 1568, à un ami qu'il avait laissé à Florence, en lui citant le chiffre de la population de la ville et en lui décrivant le mouvement du port : « Paris excepté, à peine trouverez-vous cité en deçà des monts qui la surpasse en puissance et richesse. » Cf. Hymans et Donnet, *Anvers*, *op. cit.*, p. 7.

1. Cf. Antoine Belpaire, *Notice historique sur la ville et le port d'Ostende.*

occidentale et Middelkerke, l'église du milieu — Ostende, malgré les raz-de-marée qui la détruisait périodiquement, ne tarda pas à devenir un centre de pêche important. Grâce à une préparation spéciale du hareng, son commerce grandit chaque jour, — ce qui d'ailleurs ne laissa pas de soulever la jalousie de Nieuport, de Damme et de l'Écluse.

Mais alors même que ses harengs « *caqués* » lui acquéraient une réputation européenne, Ostende ne possédait pas le moindre port ; comme le font de nos jours encore les pêcheurs de La Panne et de Knocke, ceux d'Ostende échouaient leurs barques sur le sable de la grève.

Mais, en 1395, après avoir beaucoup souffert par les « fortunes, orrages et jnundations des eaues de la mer », la ville — le titre de cité lui avait été octroyé en 1267 — dut se retirer à l'abri de la digue du Franc, qui était construite un peu en deçà. Là, en 1445, Philippe le Bon permit aux Ostendais de se creuser un port ; ses installations étaient encore peu vastes : un bassin situé à peu près à l'emplacement du Kursaal actuel.

Il fallut les malheurs du grand siège de 1601 pour doter Ostende d'un port plus profond et mieux abrité. Ostende ayant pris parti pour les Provinces-Unies, l'archiduc Albert vint, le 5 juillet, mettre le siège devant la ville. Sentant l'importance que pourrait avoir entre ses mains le seul port du littoral belge, la Taciturne l'avait fortifié avec un soin extrême. Ostende fut défendu

avec acharnement, et ce ne fut point trop de toute la valeur du grand général Ambrogio Spinola pour achever heureusement ce siège mémorable.

Le cardinal Bentivoglio lui a consacré une de ses pages les plus mouvementées : « Il fallut, écrit-il, plus de trois ans pour le mener à sa fin, et le dernier jour qu'Ostende tint contre l'ennemi, il étoit presque plus incertain si Spinola la prendroit que le premier jour, et personne n'osoit prédire de quel côté la victoire se tourneroit. Les assiégés ne manquèrent jamais d'être secourus par mer et les assiégeans ne cessèrent jamais d'avancer du côté de la terre. On éleva une quantité de batteries, on donna des assauts sans nombre. On travailla plus sous terre que dessus, tant on creusa de mines et tant on mit d'obstination à en creuser. On inventa de nouvelles machines à qui il fallut donner de nouveaux noms... Les Espagnols se virent maîtres, enfin, d'un morceau de terre qui passoit plutôt pour un cimetière que pour une ville [1] ».

Ce fut pourtant à ce désastre que les Ostendais durent d'avoir connu, dans la suite, des jours prospères, glorieux presque. De ce siège date, en effet,

1. Cardinal Bentivoglio, *Histoire de la guerre en Flandre*, livre III, p. 152. Il nous serait aisé — comme on peut s'en rendre compte par la lecture de ce seul passage — de montrer l'analogie qui existe entre le siège d'Ostende de 1601 et la guerre actuelle, si ce sujet rentrait dans le cadre de cette courte étude.

le port actuel d'Ostende. Afin d'enlever aux Espagnols la seule voie dont ils pussent disposer pour attaquer la ville, les Hollandais firent raser les dunes de l'Est. La mer se précipita par l'ouverture qui lui était ainsi ménagée, inonda la plaine aux fortes marées d'équinoxe jusqu'à Oudenbourg, Zandvoorde, Leffinghe et Snaeskerke, et forma une vaste crique intérieure dont les chasses approndissaient l'ouverture. Aussi, quand le siège fut terminé on abandonna l'ancien havre et le chenal de l'Est devint le nouveau port d'Ostende [1].

Le chenal, qui reliait la crique à la mer, avait alors vingt-huit pieds de profondeur. Il ne tarda pas, sous l'action des chasses, à devenir bien plus profond, et, dès 1612, on crut devoir l'endiguer de manière à réduire le volume d'eau qui pénétrait à chaque marée dans la crique. Les résultats furent déplorables et, en 1627, on rouvrit le polder de Zandvoorde. Après l'avoir refermé, on le rouvrit une seconde fois et, en 1698, on avait 13 m. 75 de fond dans le port à marée basse. C'était trop

1. R. Blanchard, *op. cit.*, p. 240. On trouve une carte d'Ostende au XVIIIe siècle où est indiquée la *Crique de Steene*, notamment dans la *Carte chorographique des Pays-Bas autrichiens* (du Comte de Ferraris), publiée en 1779 ; dans Juste, *Histoire de Belgique*, t. II, p. 227, on trouve également un plan du siège d'Ostende où l'on voit clairement « l'ancien port ou *Gueule Occidentale*, aujourd'hui comblé, le port neuf ou *Gueule Orientale* qui forme l'entrée actuelle du port et les terrains marécageux du sud de la ville où l'on a creusé depuis les bassins (bassin du Commerce, etc...) ».

et l'on pouvait craindre des accidents. On referma encore le polder et, en 1708, le port reprenait une profondeur normale de huit pieds à marée basse. Ostende était alors un port d'élection.

Sa situation, elle aussi, semblait la désigner pour devenir le port d'attache d'une flotte de commerce. Reliée, depuis 1665, par un large canal à la ville de Bruges, elle semblait devoir hériter de tous les avantages dont avait joui jadis la Venise du Nord. Comme celle-ci, Ostende paraissait devoir servir de marché à toute l'Europe.

Un vaste réseau de canaux, tel que bien des ports en voudraient posséder, la mettait en communication rapide avec la Flandre tout entière. Par le canal de Plasschendaele, elle était reliée à Nieuport, Furnes et Dunkerque. Gand, également, dans son désir de trouver une mer libre pour son commerce, avait entrepris, dès 1614, le creusement d'un canal jusqu'à Bruges (prolongé jusqu'à Ostende) ; mais quoique ce canal ne fût pas encore terminé alors, on pouvait espérer son prompt achèvement [1] ; ce qui eût mis, par l'Escaut, Ostende en communication avec Anvers.

Ne parlait-on pas aussi de reprendre bientôt le projet, élaboré déjà en 1698, par Charles II d'Espagne, de creuser un large canal qui, partant de

1. L'inertie du gouvernement de Charles VI ne put mener à bien le creusement de ce canal ; il fallut l'activité de Charles de Lorraine pour l'ouvrir au commerce, après 140 ans de travaux, en 1753.

Bruges et traversant le pays de Waes, aurait abouti au Fort-Marie sur l'Escaut, mettant Anvers à courte distance d'Ostende [1]? Ostende eût pu ainsi attirer vers elle, à la fois, le commerce de Bruges et d'Anvers et rendre peut-être à nos provinces leur éclat d'antan.

On le voit, Ostende, à défaut d'un autre port situé plus à l'intérieur des terres, jouissait de nombreux avantages. Mais, quelque sûr et bien situé qu'il soit, un port ne suffit pas pour créer une marine. Il faut des marins, il faut des navires. Or, les navires, c'était précisément ce qui faisait le plus défaut. Depuis la fermeture de l'Escaut, notre marine était morte ; et c'est à peine si l'on eût pu trouver, sur tout notre littoral, deux ou trois navires de haut-bord qui pourrissaient dans les bassins d'Ostende ou de Nieuport.

Mais qu'importe, le temps ne manquait pas pour les construire, les matériaux non plus. Nous avions aussi des charpentiers expérimentés dans la construction des navires. Leur réputation était

1. Ce projet revint souvent au cours de notre histoire ; vers 1845, notamment, on proposa, une fois encore, le creusement d'un long canal, le *Canal des Quinze-Lieues*, qui eût relié directement Anvers avec la mer. Cela nous eût permis de nous moquer de la fermeture de l'Escaut. Mais ce projet fut abandonné : il était trop coûteux et trop aléatoire ; d'ailleurs la diplomatie fit mieux : en 1863, elle racheta le péage de l'Escaut. Anvers pouvait désormais, semblait-il, respirer à pleins poumons. Cf. Arthur Rotsaert, *Histoire de l'Escaut depuis le traité de Munster*, p. 18. Collection : *Les Cahiers Belges*, Van Oest, édit.

même si bien établie que Colbert, quand il voulut doter la France d'une forte marine de guerre, vint recruter sur notre littoral et en Hollande les contremaîtres qui devaient diriger l'armement de ses vaisseaux de ligne.

Si les navires étaient rares, les marins du moins ne manquaient pas. Nous avons vu, par ailleurs, ce qu'avaient fait au cours des âges ces robustes marins qui vivent tout le long de notre côte, dans le creux des dunes, au bord d'une mer toujours âpre et toujours orageuse, quelle avait été leur audace, leur énergie et leur intrépidité.

Cette race de « Gueux de Mer » n'avait pas dégénéré.....

IV

L'EXEMPLE DU CHEVALIER DE LA MERVEILLE ET LA COLÈRE D'AMSTERDAM ET DE LONDRES

Ce serait une erreur de faire dater l'essor d'Ostende, au XVIIIe siècle, de l'intervention du marquis donna une vigoureuse impulsion au commerce de Prié ; car quoique ce fût sous son gouvernement que le commerce belge reçut une vigoureuse impulsion, à ce moment déjà, Ostende avait repris une certaine importance commerciale.

Dès 1714, des marchands gantois et ostendais avaient, de leur propre initiative, sollicité du gouvernement impérial l'autorisation d'armer des navires pour « transporter vers les Indes Orientales des marchandises et manufactures de ces provinces ». Un incident fortuit leur avait, en effet, prouvé la possibilité de faire le négoce avec les pays d'Orient.

Quelques mois auparavant, un capitaine français, Gollet de la Merveille, avait débarqué à Ostende une riche cargaison. Voici, paraît-il, à la suite de quelles circonstances : son navire, équipé par

quelques négociants de Saint-Malo, avait été prendre charge aux Indes et à Ceylan. Pendant que ce voyage s'accomplissait, il s'était fondé en France une Compagnie des Indes. Cette Compagnie, ayant reçu le monopole du commerce dans les mers des Indes, menaçait de saisir la cargaison si le chevalier de la Merveille jetait l'ancre dans un port français ; ses armateurs lui firent donc dire, dès qu'il eût paru en vue de Saint-Malo, de s'éloigner au plus vite des côtes françaises et d'aller débarquer dans le premier port des Pays-Bas. Sur quoi, le bâtiment se remit en route et vint, à Ostende, vendre sa cargaison à des prix excessivement rémunérateurs.

Cette heureuse expédition incita le gouvernement autrichien à accorder l'autorisation que sollicitaient les négociants belges. Plus tard, sur l'avis du conseiller impérial du commerce de Castillon, le marquis de Prié fit proposer au capitaine de la Merveille de retourner aux Indes avec quelques vaisseaux que l'on ferait équiper spécialement. Le chevalier de la Merveille accepta et fit quelques voyages heureux.

Aussitôt que l'autorisation demandée leur eût été accordée, les négociants de Gand et d'Ostende réunissent un capital de 2.400.000 florins et arment plusieurs navires à destination de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Les deux premiers navires, commandés par les capitaines flamands Guerrebrants et Richard Gargan, quittent Ostende dès juin 1715, salués par les acclamations de tout un peuple.

Cette première expédition eut grand retentissement dans tous les Pays-Bas autrichiens ; elle y suscita le plus vif enthousiasme. Bien des gens ne doutaient pas alors que ce même Ostende, qui relevait encore ses murs abattus par le siège de 1706, allait hériter à son tour de la gloire de Bruges et d'Anvers et rendre à nos provinces leur splendeur disparue. C'était aller bien vite, mais, étant donné les bénéfices considérables que rapportait aux Hollandais le commerce avec l'Orient, on pouvait espérer, pour peu que la fortune couronnât ce coup d'essai, affréter une seconde expédition et constituer peu à peu une petite flotte qui, tout en nous procurant les denrées que nous vendaient jusqu'alors les Hollandais, assurerait de sûrs débouchés à notre industrie.

Cependant les navires qu'avaient armé les négociants belges faisaient voile vers Surate, la grande cité commerciale de l'empire Mogol où « l'argent coule autant qu'en aucun lieu du monde », et y faisaient bientôt connaître, pour la première fois, le pavillon de Bourgogne. Un an plus tard, ils revenaient mouiller à Ostende au quai de l'Empereur, après dix-huit mois de voyage, ramenant dans leurs flancs des barres d'argent, de l'ambre, de l'indigo, des bois exotiques, des épices, du musc, du poivre, des tapis de Perse, des indiennes, des soies et des satins, des armes damasquinées, voire même des lingots d'or. A leur arrivée, on pavoise et l'on carillonne. Mais l'émoi fut plus grand encore lorsqu'on connut les bénéfices

considérables qu'avait rapportés aux associés la vente des produits orientaux : ils atteignaient près de cent pour cent.

Ce premier essai avait prouvé que tout n'était pas perdu et que nos provinces pouvaient encore renaître à une vie commerciale qui eût répandu, par le réseau des canaux, la richesse et l'activité dans toutes ces villes flamandes, assoupies maintenant dans l'inaction et la médiocrité. Cet audacieux exemple fut bientôt suivi ; à peine les deux navires sont-ils revenus de leur voyage que déjà une seconde expédition se prépare pour le printemps prochain.

On arme deux navires, là-bas, dans le port. Dans la darse, l'un, déjà à flot, battant tous ses pavois, raie le ciel clair de son gréement neuf. Il est tout rutilant de cambouis et de peinture et sa poupe est dorée comme une châsse. Ses mâts, tendus par les cordages, semblent déjà frémir sous l'assaut des vents, qui bientôt l'emporteront au loin, gigantesque oiseau s'éployant sous le soleil et dans la vague. De robustes soutiers arriment au fond des cales, les marchandises qui seront échangées là-bas, dans le mystère des ports de Cathay et de l'Inde.

L'autre navire, encore sur chantier, résonne des coups de maillet que lui assènent les calfats. Des palans hissent, en gémissant, de lourdes caronnades, dont les gueules bronzées vont s'encadrer dans les sabords béants, tandis que par les écoutilles ouvertes s'échappent les chants rythmés

des matelots qui lavent les ponts à grande eau.

Au printemps, les deux navires quittent Ostende. L'un est armé par un négociant d'Amsterdam, le baron Cloots; ce Hollandais n'a voulu laisser aux seuls Belges le profit du commerce maritime entrepris dans nos provinces. Cependant il n'a pas osé enfreindre la défense des Illustres Seigneurs États Généraux de Hollande, et c'est à un capitaine anglais qu'il a dû recourir.

Car les Provinces-Unies se sont émues de ce réveil des Pays-Bas méridionaux : elles connaissent notre énergie et notre vitalité, et croyant, avec beaucoup de présomption, que nous manquons de marins, elles ont cru conjurer le péril naissant en interdisant, sous peine de mort, à tous leurs matelots de monter à bord des navires belges. Mais nous les narguons bien : nos marins valent les leurs et, malgré toutes les garnisons hollandaises qui nous sont imposées, malgré toutes les citadelles étrangères dont nous sommes hérissés, nous n'abaissons pas le pavillon devant leurs menaces.

Au contraire, leurs attaques incessantes semblent avoir donné une impulsion nouvelle à notre commerce. On croirait que le désir de prendre notre revanche de tant de vexations subies en silence nous pousse à travailler avec une énergie farouche à la construction de nouveaux navires. Capitaines et matelots, dans cette concurrence commerciale, semblent avoir, eux aussi, à cœur de montrer leur

mépris pour les pirates qu'instiguent contre eux les Compagnies hollandaises et de montrer par là qu'ils ne sont pas indignes de leurs glorieux ancêtres. Et ce désir d'arracher un peu de richesse aux « ventres dorés » d'Amsterdam provoque un tel enthousiasme que, nonobstant tous les pamphlets, toutes les représentations et toutes les défenses, en 1718 et en 1719, neuf navires quittent le port d'Ostende.

Cependant les attaques des Pays-Bas se font de plus en plus ardentes, de plus en plus violentes : leur intérêt est en jeu. Aux trafiquants d'Amsterdam se joignent encore les marchands de Londres, menacés eux aussi par cette concurrence inattendue. Les timides essais du début n'avaient pas, tout d'abord, inquiété ceux-ci, mais l'essor si rapide de notre flotte de commerce leur montra bien vite quel rival leur était né. Déjà, aux siècles passés, les marins hollandais leur avaient ravi une bonne partie de leur monopole commercial ; et plutôt que de se voir surgir un concurrent tout aussi redoutable, les marchands de la Cité, oubliant leurs anciennes rancunes, décident d'appuyer les protestations des Provinces-Unies.

De ce jour, se sentant soutenus par une grande puissance, les Hollandais redoublent d'activité ; leur opposition prend un ton d'extrême aigreur ; ils cherchent dans les vieux traités qui, jadis, ont si injustement méconnu les droits des Pays-Bas méridionaux quelque autre clause qui consacre définitivement la ruine maritime de ceux-ci.

Enfin, ils croient avoir trouvé l'argument suprême. Et les voici qui brandissent bien haut le traité de Westphalie qui naguère a consacré la ruine d'Anvers. Avec cette arme, ils menacent le Cabinet de Vienne, bien convaincus que c'est la sentence de mort d'Ostende que vont prononcer les ministres de Charles VI. Mais, fait inouï, sûr de son bon droit, le Cabinet autrichien repousse ces propositions outrecuidantes : il répond aussitôt, avec une fermeté qu'on ne lui aurait pas cru, qu'il désire « maintenir la bonne entente qui règne entre l'Empire et cette Puissance », mais que « la mer étant ouverte à chacun », nul ne peut enlever aux sujets de l'empereur le droit d'y naviguer. Et les ambassadeurs hollandais s'en retournent, la rage au cœur...

Fortes cependant de l'appui de leurs gouvernements respectifs, les Compagnies anglaises et hollandaises se livrent à un coup de main : elles s'emparent, le 15 novembre 1719, du long-courrier ostendais, *le Marquis de Prié*, quoique ce navire fût pourvu d'un passeport délivré au nom de l'empereur.

Le capitaine de Winter, qui le commandait, est un vieux loup de mer, audacieux autant qu'énergique. A la force, il répondra par la force. De retour à Ostende, il arme une frégate, s'empare du *Commany*, le navire qui, peu de jours auparavant, avait osé l'attaquer, et ramène, victorieux, sa capture en rade d'Ostende.

On n'aurait su mieux répondre...

V

POUR PROTÉGER LEUR COMMERCE LES BELGES RÉCLAMENT UNE FLOTTE DE GUERRE

L'événement avait prouvé jusqu'où pouvait aller l'audace des négociants de Londres et d'Amsterdam. Désormais les mers nous sont interdites. Les attaques de piraterie se répètent chaque jour. Enfin les États Généraux de Flandre, outrés de pareils procédés, adressent une supplique à l'Empereur Charles VI pour lui demander de protéger notre marine.

A la nouvelle de la première insulte faite à son pavillon, le souverain avait déjà autorisé le Gouverneur d'Ostende à accorder des *lettres de représailles*. Mais devant l'hostilité persistante des Compagnies anglaises et hollandaises, il se décida à prendre une attitude plus énergique et il fait demander des réparations à Londres et à la Haye. Après un simulacre de négociation, les Compagnies firent des propositions tellement déraisonnables qu'elles équivalaient à un refus. On réclama l'intervention des deux gouvernements.

Loin de désavouer les actes de violence dénoncés par les plénipotentiaires impériaux, les Cabinets de Londres et de la Haye embrassèrent avec chaleur la cause des Compagnies.

Que faire désormais devant une attitude si nettement hostile ? Déchaîner la guerre pour se faire rendre justice ? Il n'y faut point songer : jamais Charles VI, avec son caractère timoré ne se risquera dans une telle aventure pour un si maigre sujet. Car, à vrai dire, Ostende et les Pays-Bas lui importent fort peu. L'humiliation du traité de la Barrière avait montré clairement combien il s'en désintéressait.

D'ailleurs, eût-il pris vraiment à cœur les intérêts des négociants belges qu'alors même, il n'eût pu songer à les faire respecter par la force. Dans les conjonctures de l'époque, la guerre eût été une folle entreprise dans laquelle l'Empire se fût mis à dos la Hollande et l'Angleterre, les principales intéressées ; la Prusse, à l'affût de conquêtes nouvelles ; la France, par haine atavique pour les Habsbourg, l'Espagne, pour venger la perte des Pays-Bas, la Russie et la Turquie, prêtes déjà à tirer parti de la situation critique de l'Empire.

C'est alors que les Etats Généraux de Flandre prirent une belle initiative en adressant à l'Empereur une supplique dans laquelle ils le conjuraient de créer, à Ostende même, une marine de guerre belge.

Cette flotte de guerre que les Belges voulaient

constituer, dès 1720, n'aurait, d'ailleurs, fait que continuer la tradition de l'ancienne marine belge qui, en 1535 notamment, prit part au siège de Tunis, sous les ordres de Charles-Quint, et y débarqua des Belges qui participèrent brillamment à cette expédition.

Déjà auparavant, en 1442, la Hanse avait pu réquisitionner, presque uniquement dans nos provinces, 240 bateaux ronds, montés par 12.000 marins belges pour combattre le Roi de Suède ; et un demi-siècle plus tard, grâce à cette flotte, elle put déclarer la guerre aux Anglais, se saisir de leurs vaisseaux sur toutes les mers et faire plusieurs descentes sur leurs côtes.

C'est cette flotte flamande que nous voyons aux prises avec la marine française pendant les guerres de Charles-Quint contre Henri II. En 1554, notamment, au cours d'un combat naval qui fut livré dans la Manche, 22 barques flamandes furent attaquées par 19 navires de guerre et 6 brigantins dieppois. La lutte fut acharnée : après une énergique défense, les flamands durent se faire sauter pour n'avoir pas à se rendre. Cinq barques flamandes seulement s'échappèrent. Quant aux marins français, ils perdirent sept de leurs vaisseaux[1].

Plus tard, en 1624, Philippe IV d'Espagne projeta, lui aussi, de créer, une marine de guerre

1. Cf. *La Belgique, Champ de Bataille de l'Europe*, par A. de Winter, p. 63. G. Van Oest, édit.

belge : par sa fameuse charte d'*Almirantazgo*, — dont l'objet était le relèvement du commerce maritime des Pays-Bas catholiques — il alla jusqu'à préciser l'importance de cette flotte. Cette marine de guerre devait comprendre 24 navires de haut-bord, montés par 6 à 7.000 hommes ; elle devait être entretenue grâce à un droit de 1 °/₀, prélevé sur la valeur de toutes les exportations d'une Compagnie de navigation dont la création était prévue par la même charte [1]. Mais, hélas ! ce projet ne fut jamais réalisé.

Dans la création de cette flotte de guerre résidait vraiment la solution de toutes difficultés, maintenant qu'étaient épuisées les dernières ressources de la diplomatie. Sans engager les hostilités, on pouvait ainsi prendre une attitude ferme qui ferait peut-être reculer les gouvernements anglais et hollandais ; et même si les entreprises de piraterie continuaient, rien n'empêchait alors, tout en protestant auprès des deux gouvernements du désir de l'Empereur de rester en paix et amitié avec eux, de défendre nos vaisseaux de commerce contre les forbans.

La création de cette flotte de guerre réveillerait, en outre, chez toute notre population du littoral, un vieux fonds d'héroïsme qu'avait trop longtemps étouffé la domination étrangère et dont l'épanouissement ne pourrait que susciter des initiatives

1. Cf. Pirenne, *Histoire de Belgique*, t. IV, p. 420.

heureuses dans nos provinces. C'eût été, en effet, la preuve de l'attachement de l'Empereur pour les Pays-Bas, si malmenés par le traité de la Barrière, et ceux-ci, avec une fidélité que n'avait pu abattre jadis le plus lâche abandon, se seraient fait, en retour, les plus fidèles soutiens de l'Empire.

La création de cette flotte de guerre réunissait de tels avantages que déjà auparavant le Marquis de Prié l'avait préconisé. Lui-même, prétend-on, devant l'hostilité persistante des Compagnies anglaises et hollandaises, avait décidé de réaliser ce projet aussitôt que la constitution d'une flotte de commerce lui permettrait de s'y consacrer. Le croirait-on ? Charles VI, lui-même, malgré son caractère timoré, était conquis à cette idée depuis qu'en 1714, un Ecossais, Jehan Ker de Kersland, de son vrai nom, John Crawford, lui avait vivement conseillé de profiter de la situation d'Ostende pour y lancer quelques navires de guerre.

Il semblait donc bien que la réalisation de ce projet ne dût plus rencontrer aucun obstacle. Il n'en fut rien pourtant. Charles VI voulut encore temporiser. Qui sait ? Le temps arrangerait peut-être les choses ? Et puis, il ne faut faire aux Puissances nulle peine, même légère : notre médiocrité seule peut détourner des périls qu'attirerait plus de superbe. On se contenta donc, pour le moment, de distribuer des *lettres de mer* à tous les armateurs qui désirent trafiquer avec les Indes.

Ce n'est, sans doute, pas une bien grande garantie

contre les entreprises des forbans anglais et hollandais. Mais ces derniers ont eu vent de la constitution d'une flotte de guerre. Devant les protestations courroucées du Cabinet de Vienne, ils comprennent qu'irriter davantage l'Empereur pourrait finalement déchaîner la guerre. Ils se résolvent alors à supporter le commerce d'Ostende qui, à vrai dire, ne leur cause pas grand tort : leurs attaques cessent pour la plupart.

Aussitôt, huit navires quittent le port d'Ostende et voguent vers l'Inde et la Chine. Ce sont : la *Ville-de-Vienne*, la *Maison-d'Autriche*, la *Flandria*, le *Saint-Joseph*, le *Saint-François-Xavier*, la *Merveille*, le *Prince-Eugène* et l'*Eugène*.

Mais cet effort considérable rappelle aux Compagnies combien l'essor d'Ostende a été rapide, malgré les attaques qui n'ont cessé d'entraver son commerce : deux navires quittaient le port en 1715; en voici maintenant huit qui mettent ensemble à la voile. Aussitôt ces Compagnies reprennent leur attitude agressive, appuyées, disent-elles, sur d'authentiques traités.

VI

FONDATION DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

C'est alors que, piqué au jeu, Charles VI se décide à créer à Ostende, sur le modèle de ce qui existe dans les Provinces-Unies depuis 1602, une Compagnie de navigation avec les deux Indes, qu'il prendrait sous sa protection particulière.

L'idée n'en était pas nouvelle. Déjà, pour conjurer le péril causé par la fermeture de l'Escaut, les États Généraux de Flandre, réunis en 1632, avaient exhorté Philippe IV d'Espagne à constituer à Ostende même une Compagnie des Indes qui eût également servi de trait d'union entre l'Espagne et la Flandre.

Il s'était précisément constitué à Séville, nous l'avons vu, en 1624, sous le nom d'*Almirantazgo*, une sorte de Compagnie privilégiée formée de Belges, résidant en Espagne et appartenant à la confrérie commerciale de Saint-André et qui devait diriger le commerce avec les provinces obéissantes. On eût ainsi pu rivaliser avec les navires hollandais et ruiner peut-être le commerce des Provinces-

Unies, « colonne fondamentale de son Estat », suivant le mot de Richelieu.

Le mauvais vouloir et l'inertie de l'Espagne, puis les guerres de Louis XIV ruinèrent toutes ces espérances, en nous interdisant tout commerce, toute tentative même de renaissance commerciale ; et ce projet, comme tant d'autres, fut abandonné.

Enfin en 1697, le traité de Ryswick permit aux Ostendais d'espérer en des jours meilleurs. L'année suivante, un octroi, du 7 juin, signé par Charles II d'Espagne, créa à Ostende une Compagnie pour la libre navigation aux Indes orientales et sur les côtes de Guinée. Fondée pour trente années, elle n'eut qu'une existence éphémère. A la merci des pirates, les armateurs ostendais préférèrent s'établir à Douvres où, du moins, ils trouveraient des convoyeurs anglais pour protéger leurs vaisseaux. Entre temps, Charles VI mourut ; avec lui disparut la première Compagnie d'Ostende.

Ce souvenir étayait la conviction du marquis de Prié, qu'il était impossible que notre commerce maritime subsistât sans bâtiments de guerre capables de défendre efficacement les longs-courriers ostendais contre les entreprises des pirates. On n'y pouvait pourtant songer avant qu'un édit impérial eût consacré la fondation de la Compagnie.

Cette décision ne fut pas obtenue sans peine : il fallut que l'empereur fût vraiment poussé à bout pour s'y résoudre. Pendant quatorze mois, de pénibles négociations durent lui prouver que les

menaces n'auraient pas plus de résultat que les bons procédés.

Enfin, le 19 décembre 1722, Charles VI rendit, en ces termes, l'octroi qui créait la *Compagnie impériale et royale des Indes orientales et occidentales* :

« Charles VI, par la grâce de Dieu, Empereur « des Romains, toujours Auguste, Roi de Castille, « etc..., à tous ceux que ces présentes verront, « Salut :

. . . . . .

« ...Ayant égard aux très humbles demandes « de nos sujets de nos Pays-Bas, Nous avons, tant « pour Nous que pour nos successeurs, gracieuse- « ment octroyé, permis et concédé, octroyons, « permettons et concédons, que ladite Compagnie « s'établisse et se forme comme Nous l'établissons « et formons par ces présentes irrévocables, pen- « dant le terme de cet octroi sous le nom et titre « de *Compagnie impériale et royale établie dans* « *nos Pays-Bas autrichiens*, sous la protection de « saint Charles et sous les articles, libertés et « conditions suivantes :

« Article premier : Que cette Compagnie aura « la faculté de naviguer et de négocier aux Indes « orientales et occidentales et sur les côtes « d'Afrique, tant en deçà qu'en delà du Cap de « Bonne-Espérance, dans tous les ports, hâvres, « lieux et rivières, où les autres nations trafiquent « librement, en observant les maximes et coutumes

« reçues et approuvées par le droit des gens, pour « le terme de trente années à compter de l'enté- « rinement de cet octroi.

« Article 2 : Que ladite Compagnie devra, « etc... »

*
* *

En créant la Compagnie d'Ostende, Charles VI servait admirablement son intérêt. Ostende était alors en pleine prospérité et l'on citait à l'envi les bénéfices que le commerce avec les Indes procurait aux armateurs. En 1720, le *Prince-Eugène*, notamment, revint à Ostende avec un chargement d'épices, de coton, de soie et de bois exotiques. La vente en produisit 500.000 couronnes d'or, si bien que, pour cette seule expédition, les Anversois Jacques et Arnold de Pret, François de Coninck et d'autres gagnèrent près de cent pour cent. Il y avait donc tout lieu d'escompter à l'avenir d'aussi considérables profits, d'autant qu'en France la *Compagnie des Indes orientales et de la Chine*, que venait de créer Law en 1719, rapportait de forts beaux bénéfices, malgré la défiance qu'eussent dû soulever certaines opérations plus ou moins louches de ce financier.

On a également prétendu qu'en établissant la Compagnie d'Ostende, l'empereur eut moins en vue de protéger le commerce belge que de se pro-

curer un moyen d'inquiéter les États généraux et de les forcer à renoncer au subside annuel de 1.250.000 florins que, de par le traité de la Barrière, les Pays-Bas autrichiens devaient payer aux Provinces-Unies [1]. Quoi qu'il en soit, de toutes manières, Charles VI pouvait donc espérer tirer quelque avantage de la création de la Compagnie d'Ostende.

Aussitôt on s'occupe de choisir des directeurs ; sur le conseil de son conseiller de Castillon, — qui avait été l'âme de la fondation de la Compagnie — Charles VI les nomme parmi les chefs des grandes firmes d'Anvers et de Gand qui lui avaient déjà promis leur appui. Ces pourparlers, toutefois, durent un certain temps et ce n'est que six mois plus tard, en juillet 1723, que l'octroi est définitivement publié.

Il s'agit maintenant de trouver les capitaux nécessaires pour le premier établissement de la Compagnie. Après délibération, on fixe le capital à la somme, énorme pour l'époque, de six millions de florins, quoique plusieurs directeurs eussent estimé ce chiffre exagéré. On n'était pas sans quelque appréhension sur le résultat ; dans l'espoir d'intimider les capitalistes, les Compagnies étrangères avaient fait répandre à profusion les mémoires menaçants adressés par elle au Gouvernement

1. Schoell, *Cours d'histoire des États européens*, vol. XXVIII, p. 88.

autrichien. Mais l'appât du gain ne tint pas compte des leçons de l'expérience : on crut qu'après une telle démarche, l'empereur aurait assez de respect de lui-même pour ne pas revenir sur ses engagements. Malgré le fiasco de la Compagnie de 1698, malgré les atermoiements de Charles VI qui eussent dû donner à réfléchir, le succès de la Compagnie paraissait si certain que le capital de six millions fut souscrit en quelques heures ; le 11 août 1723, les directeurs s'étaient réunis à Anvers pour recevoir les souscriptions et — ô prodige ! — le 12, à quatre heures après-midi, le capital était entièrement constitué.

Comme cela avait eu lieu lors de la création de la Compagnie hollandaise de 1602, les particuliers, les Chambres de commerce, les corporations, les villes, les provinces mêmes se disputèrent les nouvelles actions. La demande en était telle que, dès le 15 du même mois d'août, trois jours plus tard, on les vendait en Bourse d'Anvers avec un bénéfice de 12 °/₀ : plus d'un million et demi de capitaux n'avait pas trouvé à s'engager dans la Compagnie. La ville d'Ostende avait souscrit 12.000 florins, le marquis de Prié, 150.000, le duc d'Aremberg, 120.000. Enfin l'empereur donnait 150.000 patacons [1] à la nouvelle Compagnie dont il exemp-

1. *Patacon*, monnaie d'argent de Flandres, frappée sous l'archiduc Albert, avec son nom et celui de l'infante Isabelle pour légende et un écusson couronné qui contenait de petits lions. Ils valurent successivement 48 et 58 patards pièce.

tait les navires de droit d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Une fois les capitaux réunis, il fallait déterminer, sans tarder, le plan des premières opérations de la Compagnie. Ce ne fut pourtant que le 6 octobre 1723 — un an après la fondation — que se réunirent les administrateurs ; 80 membres sur 162, seulement, y assistaient. Après de longues discussions, on borna le champ d'action de la Compagnie aux seules Indes orientales. Il s'agissait surtout de commercer avec la Chine, car ses ports étant moins visités par les navires hollandais et anglais, notre concurrence risquait moins d'y gêner le commerce de nos rivaux et d'y causer de nouveaux incidents.

Le plan des opérations était ainsi tracé : on enverrait au printemps suivant (1724) deux navires en Chine, un au Bengale, un à Surate ou à Moka. On discuta également, au cours de cette première assemblée, — et non sans passion — des questions de détail, telles que le choix de la ville où se ferait la vente publique de la cargaison : il y fut décidé qu'elle aurait lieu à Bruges et à Ostende.

Peu de jours après cette réunion, en novembre, les cours souveraines des Pays-Bas intérinèrent les lettres patentes de la Compagnie. C'en était le *corpus juris*. Désormais la *Compagnie Impériale et Royale, établie dans les Pays-Bas autrichiens*, existait en droit, et non plus seulement en fait.

Cependant une mission s'était rendue auprès de

Charles VI pour lui soumettre les décisions de l'assemblée et lui remettre le *lion d'or* que la Compagnie des Indes était obligée de lui offrir à titre de reconnaissance. Cette mission, composée du directeur Proli et du pensionnaire d'Anvers, André Melchior Van Kessel, reçut bon accueil de l'empereur qui promit, une fois de plus, toute sa protection à la nouvelle Compagnie.

VII

LE PREMIER CONVOI ET LES INCIDENTS QU'IL PROVOQUE

Le premier convoi ne fut prêt qu'au mois de janvier 1724 ; il quitta Ostende en mars de la même année. Malgré les décisions du conseil, il ne comptait que trois navires : l'*Aigle*, la *Sainte-Élisabeth*, et le *Saint-Charles*, commandés par les capitaines flamands Balthazar Roose, Michel Cayphas et Nicolas Carpentier.

Les deux premiers navires étaient destinés au commerce avec la Chine. C'étaient deux frégates de 400 tonneaux, montées par 75 hommes d'équipage, bien armées contre les pirates ; l'*Aigle* portait 26 canons, le *Sainte-Élisabeth*, 22 canons [1]. Après six mois de traversée, ils arrivèrent à Macao, en août 1724. Là, ils débarquèrent leur cargaison composée surtout de plomb et d'argent : le premier en avait pour 387.713 florins et le second pour 928.547 florins. Puis ils remplirent leurs cales de soie, de coton, d'épices et de bois exotiques et firent voile vers l'Europe.

1. L'*Aigle*, l'ancien *Comte-de-Lalaing*, avait coûté 10.300 florins ; la *Sainte-Élisabeth*, l'ancien *Stad-Brugge*, avait coûté 30.000 florins.

Un an plus tard, le 7 août 1725, ils mouillaient en rade d'Ostende. L'enthousiasme, causé par ce premier voyage, fut très grand, d'autant que dans toutes nos provinces la vente de cette première cargaison avait donné 2.186.244 florins, 18 sols, 4 deniers, et que, dans cette seule opération, la Compagnie avait réalisé un bénéfice dépassant 1.257.697 florins.

Tout pourtant n'avait pas été aussi heureux : le *Saint-Charles* [1] — l'ancien *Saint-François-Xavier* — qui avait été armé pour le commerce avec le Bengale, s'était perdu corps et biens à l'embouchure du Gange. Tout l'équipage, 75 hommes, avait péri dans le désastre ; et, ce navire de 400 tonneaux n'étant pas assuré, c'était pour la Compagnie une perte morte de 635.181 florins pour la cargaison, plus le prix d'achat du bâtiment lui-même, soit 28.488 florins.

C'était heureusement la seule ombre au tableau, et, grâce au succès de l'expédition de l'*Aigle* et du *Sainte-Elisabeth*, la Compagnie gagnait encore près de 600.000 florins, soit le dixième du capital. La Compagnie hollandaise, elle-même, n'avait pas connu à ses débuts un succès aussi rapide.

Aussi quand, le 13 septembre 1725, se réunirent de nouveau les administrateurs, ils purent vivement se féliciter de ce premier résultat. Et quand Proli, le directeur de la Compagnie, se rendit à

1. Le *Saint-Charles* était percé, de même que l'*Aigle*, pour 26 canons.

Vienne pour présenter les comptes à l'empereur, il put lui annoncer qu'un bâtiment de ligne, le *Charles VI*, était déjà envoyé au Bengale pour y remplacer le *Saint-Charles*.

En effet, dès que la nouvelle du naufrage de ce navire était parvenue à Ostende, sans perdre un instant, sans même attendre le retour de l'*Aigle* et du *Sainte-Élisabeth*, le *Saint-Charles*, que l'on avait destiné au commerce avec Surate et Moka, avait vu l'itinéraire modifié et avait été dirigé vers Calcutta.

Ce bâtiment de ligne de 400 tonneaux, percé pour 26 canons, monté par 86 hommes d'équipage, dont 64 étaient Belges, aurait dû faire partie du premier convoi qui avait quitté Ostende en mars 1724 ; mais son appareillage n'ayant pu être terminé pour cette date, on préféra remettre son départ à l'année suivante plutôt que de retarder le départ de l'*Aigle*, du *Sainte-Élisabeth* et du *Saint-Charles* qui n'eussent peut-être pas pu profiter des moussons pour traverser la « mer impériale » des Indes.

Le *Charles-VI* avait donc cinglé vers l'Inde et l'on ignorait si déjà il cinglait vers l'Europe quand un coup de théâtre vint troubler le quiet espoir que l'on avait dans une expédition fructueuse. Cette conviction que rien ne saurait entraver désormais l'essor de la Compagnie que soutenait si ouvertement l'empereur était d'autant plus fondée que jamais encore la Hollande ou l'Angleterre

n'avaient osé attaquer les frégates de la Compagnie des Indes. Sans doute, la polémique dans les gazettes, les attaques des pamphlétaires n'avaient pas diminué d'intensité ; mais ce n'était certes pas cela qui aurait empêché nos navires de sortir du port et d'aller commercer au loin.

Or, tout à coup, l'on apprit avec stupeur que la France et l'Angleterre venaient de signer un traité avec la Prusse. Décidément c'est la guerre — et, par la guerre, la ruine d'Ostende — que veut l'Angleterre et aussi la France, enchantée de susciter ainsi des ennuis au Cabinet de Vienne ; déjà ces puissances recherchent des alliances, se dit-on. Et, aux yeux de tout le monde, cette Ligue de Hanovre que viennent de conclure, le 3 septembre 1725, ces trois puissances, n'est autre chose qu'une alliance offensive en vue d'une guerre prochaine.

En réalité, ce n'est qu'une riposte aux trois traités d'alliance conclus à Vienne, le 30 avril, entre l'Espagne et l'Autriche pour régler définitivement, après vingt-cinq ans de guerre et de négociations, la succession d'Espagne [1].

Quand on connut enfin que cette Ligue de

1. Le premier traité déterminait les conditions de réconciliation ; le deuxième stipulait une alliance défensive et contenait une disposition hostile à l'Angleterre, celle où l'Autriche promettait ses bons offices pour faire restituer à l'Espagne Gibraltar et Port-Mahon ; le troisième accordait, dans tous les ports de la monarchie espagnole, aux Belges, comme sujets de l'empereur, les avantages dont jouissaient les Anglais et les Hollandais.

Hanovre[1] était destinée seulement à contrebalancer les effets de l'alliance qui venait de se conclure à Vienne, la panique des premiers jours se calma. On respira. N'importe, l'alerte avait été chaude. Et, de ce jour, bien des gens avertis que l'exemple de la Compagnie de 1698 avait enseignés eurent moins de confiance dans la ténacité de Charles VI comme si, à leurs yeux, cette alliance de Hanovre avait été un mauvais présage, un signe avant-coureur de la ruine d'Ostende.

De ce jour, également, quoique les États Généraux n'aient point encore adhéré à l'alliance de Hanovre, l'opposition des Compagnies hollandaises se fait de plus en plus ardente. Comprenant qu'une action énergique fera fléchir Charles VI, déjà naturellement disposé à s'incliner devant les décisions des puissances, elles renforcent leurs attaques de nouveaux arguments, appuyés sur d'antiques traités, mais dont l'étalage ne manquera pas de faire céder l'empereur.

Une préoccupation absorbait alors Charles VI. Désespérant d'avoir des héritiers mâles, il crut que, pour assurer ses États à sa fille Marie-Thérèse, il convenait de déterminer la manière dont la succession se réglerait. Tel fut le but qu'il se proposa dans la *Pragmatique Sanction*. Cette pragmatique déclarait que toutes les possessions

1. Contraste piquant : c'est à Hanovre même qu'en 1716, — dix ans auparavant — la France et l'Angleterre avaient élaboré la réconciliation de l'Espagne et de l'Autriche ; elles y revenaient maintenant pour l'empêcher.

de la Maison d'Autriche formaient une masse indivisible qui se transmettrait aux héritiers mâles de l'empereur, s'il en survenait, et, à leur défaut, par les archiduchesses, ses filles.

Faire agréer cette pragmatique dans l'Empire et dans ses États héréditaires ne lui suffisait pas, il voulait la faire reconnaître par les puissances européennes. Et l'intérêt de sa dynastie le passionnait bien plus que celui de la Compagnie d'Ostende.

Nous avions, d'autre part, perdu celui qui seul, peut-être, eût pu empêcher Charles VI de revenir sur sa décision. Grâce au prince Eugène, dont il était le confident, le marquis de Prié avait suffisamment d'influence sur l'empereur pour lui faire soutenir, envers et contre tous, cette Compagnie d'Ostende, dont dépendait tout l'avenir économique des Pays-Bas.

Or, depuis novembre 1724, Prié s'était démis de son gouvernement à la suite de l'incident soulevé par le comte de Bonneval, cet aventurier français qui finit sous le turban d'un pacha après avoir passé successivement au service de tous les princes de l'Europe, dans l'impossibilité où il était de se plier à aucune discipline.

Prié avait, en effet, dû le faire arrêter dans l'hôtel du prince de Ligne, en septembre 1724, et la noblesse belge ne le lui avait pas pardonné. Alors, devant cette opposition persistante, se désintéressant de tout, Prié avait tout abandonné pour laisser à l'archiduchesse Marie-Élisabeth le soin de tenir tête à l'Europe.

VIII

UNE THÈSE DE DROIT QUI EST UNE INIQUITÉ

Pour comprendre le système soutenu désormais au détriment de la Belgique, il convient de rappeler que le Pape Alexandre VI adjugea par une bulle, signée le 4 mai 1493, au lendemain de la découverte de l'Amérique [1], à Ferdinand le Catholique, les contrées à découvrir à l'occident du méridien passant à cent lieues à l'Ouest des Açores, la partie orientale étant abandonnée aux Portugais.

La sentence arbitrale d'Alexandre VI, loin de calmer les parties, souleva des difficultés que chercha d'aplanir un traité, conclu à Tordésillas (7 juin 1494) en reculant la ligne de démarcation de 270 lieues vers l'occident ; de telle sorte que le globe entier fut partagé entre Espagnols et Portugais en deux portions égales dont les Moluques devinrent le point de jonction dans l'hémisphère oriental.

De cette nécessité pour les Espagnols de chercher à l'Ouest un passage qui ouvrît à leurs caravelles

1. A. Borgnet, *Histoire des Belges à la fin du XVIII*e siècle, p. 34 et suiv., Bruxelles, 1861-62.

l'Océan Pacifique résulte peut-être, remarquons-le en passant, la découverte du détroit de Magellan et le premier voyage autour du monde.

Satisfaits du lot qu'ils s'étaient attribué pour leurs découvertes maritimes et leur commerce, les deux peuples maintinrent religieusement leurs conventions ; les Portugais continuaient encore à se rendre vers les Iles aux Épices par le cap des Tempêtes, les Espagnols par le détroit de Magellan, quand les Pays-Bas Septentrionaux secouèrent le joug de l'Espagne et proclamèrent leur indépendance.

Philippe II crut alors les châtier durement en leur fermant les ports de toute la péninsule, d'où jusqu'à ce jour les *rouliers des mers* tiraient les denrées qu'ils distribuaient ensuite au reste de l'Europe.

Cette mesure eut un résultat tout contraire à celui que l'on en attendait : les Hollandais, exclus de la Péninsule, songèrent à se procurer eux-mêmes les denrées qui jusqu'alors ne leur étaient parvenues que par intermédiaires. Ils ne connaissaient pas les mers de l'Inde, où ils n'avaient fait que d'insignifiantes expéditions ; l'audace et la nécessité suppléèrent à l'habitude. Ils n'avaient pas de colonies ; ils s'en procurèrent aux dépens du Portugal qui, depuis 1580, gémissait sous la domination de l'Espagne, du Portugal dont le commerce était ruiné, faute de débouchés, par l'impolitique mesure de Philippe II.

Les progrès maritimes des Hollandais furent tellement rapides que, trois ans après, se fondait la célèbre *Compagnie des Indes Orientales* (1602) et qu'encouragés par le succès de cette première Compagnie, ils fondaient en 1621 la *Compagnie des Indes Occidentales*.

Tant d'efforts reçurent leur ratification dans le désastreux traité de Munster dont la Belgique moderne ressent encore la funeste influence. Il fut rédigé d'une manière obscure qui laissait de larges ouvertures aux interprétations ; chacune des parties spéculait sur l'avenir et les Pays-Bas seuls purent le mettre à profit.

Deux articles — les articles 5 et 6 — réglaient le sort des colonies en y maintenant le *statu quo* ; tout ce que les Hollandais avaient enlevé aux Portugais leur était irrévocablement cédé (article 6) et on leur reconnaissait même le droit de reconquérir, sans enfreindre le traité, les lieux que ces derniers étaient parvenus à leur reprendre. L'article 5, enfin, stipulait que « les habitants des Pays-Bas s'abstiendraient de la fréquentation des places que les Castillans ont dans les Indes Orientales » et *réciproquement*.

C'est avec cette clause qu'assimilant les habitants des Pays-Bas autrichiens aux Espagnols, les Compagnies hollandaises avaient protesté naguère — on s'en souvient — contre le trafic qu'exerçaient les Belges dans l'Inde. Cette interprétation — dont l'invention tardive fut due à un avocat des Com-

pagnies hollandaises, nommé Abraham Westerveen, — était d'autant plus inouïe que jamais auparavant les Hollandais n'y avaient songé pour étayer leurs prétentions.

Lorsque Charles II d'Espagne avait créé, en 1698, la première Compagnie d'Ostende, jamais les Compagnies hollandaises n'avaient tenté de se servir de cette version pour obtenir sa suppression.

De même, lorsque, pendant la discussion du traité de la Barrière, le pays était encore soumis à des commissaires anglais et hollandais, plusieurs navires quittèrent Ostende, sans qu'on tentât de trouver dans le traité de Munster un moyen de s'opposer à ces armements. Cet argument ne figure pas même dans les premières notes adressées à Vienne par l'Angleterre et la Hollande.

Voici comment s'appuyait sur ce fameux article 5 du traité de Munster, combiné avec le traité de Tordésillas, l'argumentation principale de la Hollande.

Celle-ci posait, comme postulat, que les Belges, sujets de Philippe IV d'Espagne (qui avait signé le traité de Munster), étaient encore des Espagnols et que, par conséquent, la défense inscrite dans le traité leur devait être également appliquée. Comment, disaient-ils, les Belges peuvent-ils jouir d'un privilège dont les Espagnols ne jouissent pas ?

Et ils ajoutaient que l'Espagne n'avait, à l'époque du traité de Munster, aucun droit de commercer dans l'espace compris entre le cap de Bonne-Espé-

rance et les Moluques ; que, par ce même traité, Philippe IV s'était engagé à maintenir la navigation dans les limites où elle s'était tenue jusqu'alors *sans pouvoir s'étendre plus avant*, et que l'engagement de Philippe IV devait être sacré pour Charles VI, puisque, disaient-ils, Philippe IV avait stipulé pour tous ses héritiers et successeurs.

Jamais, écrit Borgnet [1], argumentation politique ne couvrit plus scandaleuse mauvaise foi. C'est le gouvernement protestant de la Hollande, soutenu par le gouvernement protestant de l'Angleterre, qui faisait revivre, au XVIIIe siècle, pour s'en faire une arme contre ses rivaux, un des actes les plus exorbitants de la Puissance papale au Moyen-Age, un acte que les conquêtes maritimes de la Hollande et de l'Angleterre avaient réduit elles-mêmes à néant.

C'était la Hollande qui, après avoir fait de si glorieux efforts pour établir la liberté des mers, se retournait contre le principe de sa propre origine et, à un siècle de distance, se mettait à réfuter par des arguties le célèbre ouvrage que Grotius avait consacré à la défense de ses droits[2].

1. A. Borgnet, *op. cit.*, p. 37.

2. On sait que c'est en 1608, que Grotius (Hughes van Groot) publiait le *Marc Liberum* pour défendre contre les Anglais le principe de la liberté des mers. Parmi les nombreux ouvrages de jurisprudence, de théologie, d'histoire et de littérature, qu'il publia, le plus connu est le fameux *De jure pacis et belli* (1625), véritable code de droit international public, où Grotius combat l'esclavage, étudie les moyens de prévenir et de réglementer les guerres.

On invoquait, pour exclure la Belgique de la navigation des mers lointaines une prescription de non-usage, comme si la Hollande et l'Angleterre ne s'étaient pas trouvées autrefois dans la même position à l'égard de l'Espagne et du Portugal, qui les avaient devancées d'un siècle.

On faisait revivre le traité de Tordésillas contre l'Espagne pour l'exclure de l'hémisphère oriental et on ne le laissait pas subsister en sa faveur, car elle n'avait plus le monopole de l'hémisphère occidental.

De quel droit surtout pouvait-on interdire à la Belgique la faculté de parcourir les mers, faculté dont jouissaient tous les états maritimes de l'Europe, à une époque surtout où l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, la Hollande, la France, le Danemark même, avaient des colonies ?

Enfin, ce qui prouvait, mieux que toute chose, la faiblesse de l'argumentation hollandaise, c'était la nécessité d'assimiler les Belges aux Espagnols, comme si les deux pays, quoique soumis au même souverain, n'avaient pas toujours eu une existence distincte.

On conçoit pourtant, *à la rigueur*, que pendant la domination espagnole, on ait pu confondre les Belges avec les Espagnols. Cette confusion aurait peut-être pu servir à étayer leur thèse aussi longtemps que l'Espagne avait protesté contre la perte de nos provinces. Mais maintenant que les

traités de Vienne avaient définitivement réglé ce litige, rien ne pouvait plus justifier l'emploi de tels procédés.

Une lutte s'engagea donc, très vive de part et d'autre, sur l'interprétation des dispositions indiquées. Des livres, des pamphlets, des mémoires sans nombre furent publiés à la Haye, à Bruxelles et à Cologne, en latin, en français, en flamand et même en allemand. Un trait pourtant leur est commun, c'est leur rédaction diffuse et pénible, comme si le débat n'avait qu'un intérêt médiocre de procédure.

Les défenseurs de la Compagnie belge, dont la cause était si belle, suivent leurs adversaires dans toutes leurs arguties, développant ainsi, hélas ! en faveur de la Belgique des arguments qui témoignent combien la dignité nationale s'était atrophiée sous les sceptres étrangers.

Ils insistent, en effet, sur cette considération que la Belgique doit servir de barrière à la Hollande ; que si elle n'a pas de commerce, elle s'appauvrira au point de ne pouvoir ni lui payer ses subsides, ni entretenir convenablement ses forteresses ; que, dès lors, il est de l'intérêt des États Généraux de ne point lui interdire le commerce qu'elle ambitionne.

Puis, au risque de paraître peu logiques, ils ajoutent : « Ce commerce, en définitive, à quoi se réduit-il ? Presque rien : au droit d'envoyer, chaque année, deux ou trois navires aux Indes et de se pourvoir des denrées coloniales, nécessaires à la consommation intérieure. »

Ainsi, l'on s'amoindrit le plus qu'on peut, on se crée des titres à une tolérance de dédain, on se fait, en quelque sorte, un bouclier de sa propre humiliation, s'assimilant, suivant le mot de Borgnet, à ces mendiants qui se prévalent de leurs infirmités pour solliciter la commisération publique.

Tant s'était perdue cette fierté nationale qui seule peut faire une grande nation.

IX

LE PUSILLANIME CHARLES VI SUSPEND LA COMPAGNIE EN PLEINE PROSPÉRITÉ

Cependant que les pamphlétaires se débattaient dans le maquis de leur savante argumentation, la diplomatie, dans l'éventualité d'une guerre européenne, cherchait de toutes parts à s'acquérir des alliances.

La cour impériale gagna à sa cause le gouvernement de Pétersbourg, à qui pourtant Walpole avait fait des ouvertures sur la Pologne, et obtint du Roi de Prusse qu'il se retirât secrètement de l'Alliance de Hanovre, quoiqu'on lui eût laissé entrevoir d'éventuels agrandissements en Prusse Polonaise.

Mais Frédéric-Guillaume Ier n'était pas de ces souverains que l'on peut payer de vaines promesses. L'Autriche exploita ses défiances et lui enleva ses derniers scrupules en lui procurant des avantages immédiats en espèces sonnantes.

La France et l'Angleterre, de leur côté, cherchèrent à attirer la Hollande, dont l'adhésion était

presque certaine dans l'état d'aigreur où se trouvaient les rapports des Cabinets de Vienne et de la Haye.

Cependant les États Généraux, songeant aux 600 millions que leur avait coûté leur coopération à la guerre de Succession d'Espagne, hésitèrent près d'une année avant d'entrer dans cette alliance. Peut-être une politique habile eût-elle pu tirer parti de cette répugnance ; mais les négociations entamées à ce sujet furent maladroitement conduites de la part de l'Autriche, et les Provinces-Unies se décidèrent, le 9 août 1726, à accéder à l'alliance de Hanovre.

La guerre semblait inévitable, d'autant que la Suède et le Danemark avaient suivi l'exemple de la Hollande, quand, brusquement, des propositions de paix partirent de la cour de Vienne. L'Empereur demandait de laisser décider, par arbitre, si l'établissement de la Compagnie d'Ostende était, ou non, contraire aux traités.

Cette offre de médiation fut rejetée ; mais cette ouverture en amena d'autres et, après plusieurs ultimatums, Charles VI, à qui l'on avait promis de ratifier sa Pragmatique Sanction, consentit à signer, le 31 mai 1727, les préliminaires de Paris.

Sacrifiant les intérêts d'Ostende et de tous les Pays-Bas autrichiens à ceux de sa dynastie, l'Empereur y déclarait que « n'ayant d'autre but que celui de contribuer à la tranquillité de l'Europe, et, voyant que le commerce d'Ostende avait causé des

inquiétudes et des ombrages, il consentait à ce qu'il y eut suspension de l'octroi de la Compagnie d'Ostende et de tout commerce des Pays-Bas aux Indes pendant sept ans. »

Enfin, après de patientes négociations, un an plus tard, le 15 mai 1728, le Baron de Fonseca signait à Paris, avec Walpole et M. Boreel, plénipotentiaires des Provinces-Unies, un traité où se trouvait inscrite la déclaration de Charles VI, suspendant pendant sept ans la *Compagnie Impériale et Royale établie dans les Pays-Bas Autrichiens.*

*
* *

La suspension de la Compagnie d'Ostende, — suspension regardée déjà, à bon droit, comme une abolition anticipée, — était d'autant plus désastreuse que, malgré les polémiques des pamphlétaires et les intrigues diplomatiques, jamais la situation financière n'avait été aussi florissante.

Peu après que l'émoi causé par la Ligue de Hanovre se fut calmé, une troisième Assemblée générale se tint à Anvers, le 4 décembre 1725. On y examina les comptes de la Compagnie depuis sa création ; et le bilan fut trouvé si encourageant que l'on décida, avec une forte majorité, la colonisation de Cabelon sur la côte de Coromandel, de Brankibazar et d'Hydsiapour à l'embouchure

du Gange, ainsi que la création d'un entrepôt belge, un *hong*, à Canton.

La Compagnie devenait donc, à l'instar des grandes Compagnies anglaises, hollandaises et françaises, une Compagnie de colonisation.

Coloniser, à cette époque, c'était surtout créer, tout le long de la côte du pays que l'on voulait exploiter, des comptoirs où les indigènes venaient apporter leurs marchandises. Elles y étaient entreposées jusqu'à l'arrivée du prochain bateau, de telle sorte que jamais aucun bateau ne devait attendre pour trouver du fret, ce qui permettait à la Compagnie d'acheter les denrées qu'elle voulait importer en Europe à bien meilleur compte. Cette colonisation, malgré les dépenses qu'elle nécessiterait, présentait donc de grands avantages.

Le retour du *Charles VI*, qui avait été envoyé au Bengale pour remplacer le *Saint-Charles*, vint confirmer l'espoir que l'on avait de réaliser des bénéfices permettant la création de tous ces établissements de colonisation.

Arrivé à Calcutta, en juillet 1725, après trois mois de voyage, ce bâtiment de ligne y avait débarqué une cargaison valant 694.838 florins. Puis chargé de coton, de soie, de mousseline, de cauris (petites coquilles qui servent de monnaie dans l'Inde et au Sénégal), de curcuma ou safran des Indes, de bois de calliatour (santal rouge) et de rotin, il avait, par le Cap de Bonne-Espérance, repris sa route pour rentrer à Ostende.

Il y revint, le 18 juillet 1726, et sa cargaison fut vendue pour 1.554.456 florins, 6 sols, 3 deniers, rapportant à la Compagnie un bénéfice de 362,328 florins.

Alors que le Charles VI voguait encore dans l'Océan Indien, d'autres navires étaient déjà envoyés vers le Bengale. C'était l'*Espérance*, un vaisseau de ligne de 250 tonneaux, percé pour 20 canons et la *Paix*, une frégate de 400 tonneaux et de 28 canons, montée par 95 hommes d'équipage.

Appareillés dès la fin de janvier 1726, ces deux navires quittèrent Ostende, le 15 février, chargés de plomb et d'argent. L'*Espérance* avait à bord, outre ses 94 matelots, le Gouverneur Général des Établissements belges du Bengale, Hume, ainsi que les quelques fonctionnaires qui devaient l'aider dans sa tâche.

Après quatre mois de traversée, ces deux navires arrivèrent aux Indes. Ils y débarquèrent leurs passagers, vendirent leur cargaison qui valait 1.179.782 florins, puis, ayant arrimé dans leurs cales des cauris, des bois exotiques, des indiennes, des cachemirs, etc., ils cinglèrent vers leur port d'attache.

Cette fois l'expédition fut moins rémunératrice que les précédentes, car la vente de la cargaison ne rapporta à la Compagnie que 121.650 florins.

C'était peu. Heureusement, au printemps de 1727, deux navires, le *Charles-VI*, revenu depuis six mois à peine, et l'*Archiduchesse-Elisabeth*, un

vaisseau de ligne que l'on venait de lancer, firent voile vers l'Inde avec un armement valant 1.330.220 florins.

Ces deux navires, naviguant de conserve, revinrent à Ostende un an plus tard, le 12 juillet 1728, et cette fois la cargaison rapporta près d'un million de florins de bénéfices à la Compagnie (exactement 907.590 florins).

Ce fut, malheureusement, la dernière expédition que l'on tenta vers le Bengale, car à leur retour, la Compagnie des Indes, établie dans les Pays-Bas autrichiens, avait cessé de vivre.

Mais la Compagnie d'Ostende n'avait pas borné son champ d'action aux Indes Orientales seules ; elle devait aussi faire le négoce avec la Chine.

Déjà, en 1724, l'*Aigle* et la *Sainte-Elisabeth* avaient jeté l'ancre à Macao, et cette expédition avait rapporté 1.257.000 florins, bénéfice tel que jamais la Compagnie n'en réalisa de semblable dans ses armements avec l'Inde.

Aussi, s'était-on bien gardé, malgré la longueur du voyage, d'abandonner le marché chinois à nos rivaux.

En même temps que le *Charles-VI* partait pour remplacer, au Bengale, le *Saint-Charles*, perdu corps et bien, deux navires quittaient également le port d'Ostende, à destination de Canton, au printemps de 1729. C'étaient l'*Impératrice*, un nouveau vaisseau de 500 tonneaux, 28 canons et 93 hommes d'équipage, qui avait coûté 57.000 florins et le

Marquis-de-Prié, une frégate de 480 tonneaux, 28 canons, montée par 92 matelots dont 71 étaient Belges.

Six mois plus tard, les deux bâtiments avaient à peine accosté les quais de Canton que, déjà, trois autres navires avaient cinglé vers la Chine : l'*Aigle*, qui avait déjà fait partie de la première expédition envoyée à Macao, le *Tigre* et le *Lion*, deux frégates de 250 et 400 tonneaux, montées respectivement par 70 et 82 hommes d'équipage. Leur armement consistait, pour le *Tigre*, en 28 canons, et, pour le *Lion*, en 22 canons.

Au printemps de 1727, la seconde expédition (*Impératrice* et *Marquis-de-Prié*) vint mouiller en rade d'Ostende. Le bénéfice fut tel (1.359.250 florins) que, malgré l'émoi causé par la Ligue de Hanovre, on arma sur-le-champ une quatrième expédition, qui devait comprendre le *Marquis-de-Prié* et la *Concorde*, un bâtiment de ligne de 600 tonneaux, percé pour trente canons et monté par 140 hommes.

Ces navires en étaient à leur second voyage : le *Marquis-de-Prié* revenait précisément de la précédente expédition ; quant à la *Concorde*, elle avait déjà fait partie de la flottille, dont le départ avait été la cause de la création de la Compagnie.

Entre temps, la troisième expédition venait jeter l'ancre dans l'avant-port d'Ostende à l'automne, rapportant une cargaison dont la vente rapporta à la Compagnie la somme, énorme pour l'époque, de

2.370.504 florins, somme qui constitue le bénéfice le plus fructueux qu'ait jamais réalisé la Compagnie.

Quant à la quatrième expédition, qui rentra en même temps que le *Charles VI* et l'*Archiduchesse-Elisabeth* — retour ceux-ci du Bengale — elle rapporta presque autant que la troisième expédition de Chine, bien qu'elle ne comprît que deux navires : 2.060.874 florins au lieu de 2.370.504, tandis que la vente de la cargaison du *Charles-VI* et de l'*Archiduchesse-Elisabeth* avait rapporté près d'un million de florins.

Mais l'âge d'or, déjà, était fini.....

X

DE LA SUSPENSION A LA SUPPRESSION

L'impression que produisit la suspension de la Compagnie d'Ostende fut d'autant plus profonde que jusqu'alors on avait pris fort au sérieux les promesses réitérées d'une protection efficace : jusqu'au dernier moment, Charles VI n'avait cessé de protester de sa ferme volonté de ne jamais permettre aux puissances de causer quelque détriment à la Compagnie.

Après chaque assemblée générale, alors que l'on allait à Vienne soumettre le bilan, l'empereur avait chaque fois renouvelé ses solennelles déclarations. Un an à peine auparavant, après que la Ligue de Hanovre eut déterminé une troisième assemblée générale, Charles VI avait encore réitéré sa promesse au directeur Proli.

Aussi l'émotion fut-elle à son comble, lorsque l'on apprit que l'empereur avait consenti à l'abolition de la Compagnie. Un moment, on n'y voulut point croire, quoique depuis quelques jours, des bruits fâcheux eussent circulé avec persistance ; ces bruits étaient, disait-on, répandus par les nombreux agents que l'ennemi avait disséminé dans

toutes nos provinces, avec l'intention évidente de faire baisser les actions de la Compagnie.

Il fallut la publication officielle des préliminaires de Paris pour dessiller les yeux. La désillusion fut cruelle : on put craindre un moment que, comme en 1718, des troubles ne soulevassent les Belges contre la domination autrichienne. Mais deux siècles de guerres et d'infortunes avaient affaibli ce peuple, si épris, pourtant, de liberté. On se contenta de déplorer amèrement le sort et de tirer la leçon de l'événement.

La perte était énorme. Le commerce avec la Chine avait laissé un bénéfice net de 7.058.305 florins et le commerce avec le Bengale et Moka un bénéfice de près de trois millions de florins, de sorte que le capital de la Compagnie, qui s'élevait à six millions de florins et que l'on avait estimé exagéré, avait été amorti en moins de trois ans ! Toutes proportions gardées, la Compagnie hollandaise de 1602 elle-même n'avait jamais connu une telle prospérité.

Aussi, malgré les bruits fâcheux lancés par les agents hollandais, les actions étaient-elles encore à 128 florins. Mais dès que la suspension ne fit plus de doute, elles tombèrent à 48. En revanche, la Compagnie anglaise des Indes orientales réalisa, en 1728, un bénéfice de 1.200.000 livres sterling de plus que les années précédentes et décida d'armer pour la Chine trois vaisseaux au lieu d'un.

La Compagnie d'Ostende ayant été déclarée sus-

pendue et non abolie, il fallait songer à la soutenir pendant sept ans, sans quoi, il eût mieux valu une abolition immédiate, puisque les capitaux devaient rester improductifs et les frais d'administration continuer. Le ministère autrichien s'était montré oublieux des intérêts du commerce belge au point de ne stipuler aucune mesure conservatrice. On proposa plusieurs moyens ; mais ils eussent pu mécontenter les puissances hostiles, et l'empereur, toujours tremblant sur le sort de sa Pragmatique, n'osa pas y recourir.

En tous cas, c'était une question qu'il fallait régler au plus vite. A cet effet, les plénipotentiaires des Puissances se réunirent à Soissons où un Congrès s'ouvrit en juin 1728. Charles VI, avant d'étudier, d'accord avec les diplomates étrangers, la manière de faire vivre la Compagnie d'Ostende jusqu'en 1734, voulut aussitôt faire ratifier sa Pragmatique Sanction par les puissances, comme elles le lui avaient promis lors des préliminaires de Paris.

Mais le gouvernement français, désireux de créer des ennuis à l'empereur, feignit d'ignorer la promesse qu'il lui avait faite un an auparavant. Peu après, Charles VI apprit que, par le traité de Séville, du 9 novembre 1729, l'Espagne, à son tour, l'abandonnait. Comprenant alors qu'il avait été dupé, il ne cacha plus son indignation et, après quelques vaines tentatives, qui se heurtèrent à l'attitude intransigeante des puissances, les négociations furent définitivement rompues.

Pourtant la suspension de la Compagnie d'Ostende n'était pas un résultat satisfaisant aux yeux de Walpole et des gens de Hollande : on risquait, en effet, de la voir revivre dans quelques années. C'était un spectre toujours menaçant. Ce qu'il fallait, c'était la supprimer définitivement. Alors seulement on pourrait trafiquer en paix, délivré, enfin, de cette obsession.

De plus, malgré la rupture un peu brutale du congrès de Soissons, aucune des puissances ne voulait la guerre ; elles savaient trop ce qu'il en coûtait de la faire. Enfin, ni la Hollande, ni l'Angleterre n'étaient absolument opposées à la ratification de la Pragmatique Sanction, à la condition toutefois que l'Autriche payât chèrement cette faveur. Seule la France, qui voyait encore dans l'Autriche une toujours menaçante ennemie, malgré que la Prusse eût dû déjà lui inspirer plus de crainte, ne voulait à aucun prix régler par traité la succession de l'Empire, se réservant ainsi le droit d'intervenir à la mort de Charles VI ; à peine l'annexion des Pays-Bas autrichiens eût-elle pu compenser l'octroi de la garantie qu'implorait Charles VI.

Walpole et les États-Généraux de Hollande, comprenant que, sur ce point, Fleury était irréductible, se séparèrent de la France et entamèrent des négociations secrètes avec l'empereur, en décembre 1730.

Elles aboutirent rapidement : le 16 mars 1731,

l'Angleterre et la Hollande promirent à Vienne de reconnaître la Pragmatique Sanction si Charles VI empêchait le commerce et la navigation des Indes. Le 22 juillet suivant, l'empereur signa un traité où il s'engagea « à faire cesser incessamment et pour toujours tout commerce et navigation aux Indes orientales dans toute l'étendue des Pays-Bas autrichiens » (article 5), et il obtint de l'Angleterre et de la Hollande la promesse de défendre, maintenir et garantir de toutes leurs forces « l'ordre de succession établi dans sa Pragmatique (article 2) ».

Ce traité, dont les clauses draconiennes évoquaient le douloureux souvenir du traité de la Barrière, était une nouvelle preuve — bien inutile, hélas ! — du sort que la domination étrangère réservait à nos provinces. Vraiment, nous avions bu la coupe jusqu'à la lie.

Pourtant la Hollande ne se contenta pas de ce succès si facilement remporté : quoiqu'elle figurât au traité, son ministre, prétextant de pouvoirs insuffisants, ne le signa pas ; toutefois une convention annexe en prévit la ratification endéans deux années.

Pour obtenir de la Hollande cette ratification, il fallut encore une série de pénibles négociations. Malgré les avantages que lui accordait ce traité, les États Généraux ne s'estimaient pas satisfaits. Ils eussent voulu étendre aux Indes occidentales la défense de trafiquer, quoique la discussion n'eût jamais roulé que sur les Indes orientales. Il eût

même fallu déclarer que tous vaisseaux, quels qu'ils fussent, venant des Indes, ne pourraient entrer dans les ports flamands. C'était non seulement exclure les Belges de la navigation des Indes, mais fermer leurs ports à l'étranger, les mettre dans la nécessité de recevoir des Hollandais eux-mêmes les denrées coloniales que réclamait la consommation intérieure.

L'Autriche, heureusement dans cette occasion, se montra inflexible et les États Généraux, après avoir mûrement pesé les avantages du traité, se décidèrent à accorder leur accession, le 20 février 1732.

Les clauses du traité furent inexorablement exécutées. Vainement on essaya de se soustraire par la fraude à cet inique abus de force ; la malheureuse Compagnie d'Ostende fut poursuivie dans ses débris avec un incroyable acharnement, tandis qu'ailleurs de semblables sociétés se créaient sans soulever d'opposition sérieuse.

Deux ans après le second traité de Vienne (1733), Philippe V d'Espagne trouva bon d'instituer une Compagnie pour le commerce avec les Indes orientales et, malgré les réclamations, maintint son octroi. Les Espagnols restèrent ainsi en possession d'un droit dont les Belges n'avaient été privés que par suite de leur assimilation avec les Espagnols. Rien ne fait mieux ressortir la révoltante iniquité de la mesure dont nous fûmes victimes.

Charles VI fut châtié d'avoir sacrifié, sans hésitation, la cause de notre pays à des intérêts dynastiques. Six ans plus tard, par un deuxième traité de Vienne (18 novembre 1731), il se voyait arracher par Don Carlos, Naples et la Sicile; de plus il était contraint de céder Novare au roi de Sardaigne.

Après sa mort, le 20 octobre 1740, la Pragmatique Sanction, qu'il avait fait ratifier au prix du plus lâche abandon, ne protégea en rien l'Empire contre les convoitises des puissances. Celles d'entre elles qui avaient mis le plus d'empressement à la ratifier n'eurent de cesse qu'elles ne se fussent coalisées pour disputer à sa fille, Marie-Thérèse, un héritage si chèrement acheté.

Ainsi se vérifia la prophétie du prince Eugène, que cent mille baïonnettes eussent mieux garanti la Pragmatique Sanction que cent mille signatures.

XI

SUPRÊMES ET VAINS EFFORTS

L'abolition de la Compagnie d'Ostende ne fut pas, cependant, un coup assez rude pour abattre définitivement notre indomptable énergie. Il ne serait pas dit, qu'après un premier échec, plus rien ne serait tenté pour relever notre commerce et pour envoyer à nos établissements de l'Inde, qui étaient alors en pleine prospérité, les secours qui leur étaient nécessaires.

On voulait lutter encore !

A peine la suppression de la Compagnie était-elle officiellement édictée que déjà il se créait à Anvers une *jointe* secrète pour essayer de rétablir les communications entre Ostende et le Bengale.

Ce n'était certes pas chose facile que de tromper la surveillance des navires de guerre embossés par les Provinces-Unies devant la rade d'Ostende, depuis la suppression de la Compagnie. Néanmoins, la nuit, en se glissant hardiment à travers les hauts-fonds, plusieurs navires légers parvinrent à prendre le large et à cingler vers les Indes où le gouverneur Hume manquait de tout.

Successivement, quittèrent le port le *Cheval-*

Marin, le *Neptune*, le *Phénix* et le *Duc-de-Lorraine*. Tous portaient dans leur cale de l'or, des armes et de la poudre pour permettre à Hume de se procurer l'alliance des radjahs indigènes et de défendre ses postes contre une attaque éventuelle des Hindous, qu'armaient contre eux, disait-on, les compagnies anglaises et hollandaises.

Peu après, l'embargo ayant été levé, deux autres navires de 600 tonneaux, percés pour 30 canons, deux « vétérans » partirent encore pour les Indes : c'étaient la *Concorde*, montée par 140 hommes, qui avait déjà fait deux voyages en Chine, et l'*Apollon* qui, sous le nom de l'*Archiduchesse-Élisabeth*, avait fait partie du dernier convoi destiné aux Indes orientales.

Faute de capitaux, ces armements secrets, presque tous déficitaires, durent cesser bientôt, et nos possessions de l'Inde, laissées sans secours, ne tardèrent pas à disparaître.

C'était la ruine de nos dernières espérances ; le beau rêve s'était évanoui.

Et, résignée, songeant sans amertume à son glorieux passé, Ostende s'endormit pour cent ans, réveillée parfois par le bruit des armes et le fracas des canons.

Mais ce n'étaient que de courts cauchemars dans ce long sommeil.....

XII

DEPUIS

Depuis, les Belges n'ont pas renoncé à leurs belles traditions de gloire maritime et coloniale. Sans cesse, leurs efforts ont tendu à les renouer.

Quoique privée de ses établissements et supprimée par des traités solennels, la Compagnie d'Ostende subsista en fait jusqu'à la fin du régime autrichien. Elle s'intéressa dans diverses entreprises nationales et étrangères et, pendant longtemps, les actionnaires touchèrent de gros dividendes [1].

Pourtant, malgré leurs démarches, Marie-Thérèse, qui avait succédé à Charles VI en 1740, ne fit jamais rien pour les dédommager des pertes subies aux Indes Orientales. Elle préféra favoriser les ports de l'Adriatique plutôt que d'accorder quelque faveur à Ostende.

Aussi, en 1770, n'y avait-il plus en Belgique, au témoignage de Romberg, « ni navigation intérieure, ni fret, ni transport par bateaux [2] ».

1. Bornons-nous de constater que sur un capital de six millions de florins, à la fin de l'année 1730, la Compagnie d'Ostende avait versé 6.180.000 florins de dividendes, et qu'en 1745, elle avait remboursé 11.790.000 florins.

2. Cité par Brialmont dans *La Belgique actuelle au point de vue commercial, colonial et maritime*, p. 11. Bruxelles, Mucquardt, 1889.

Ostende prit, cependant, un vif essor commercial au moment où éclata la guerre entre l'Angleterre et la Hollande : il profita de ce conflit, qui paralysa pendant quelques années la navigation des deux Puissances belligérantes, en accueillant dans ses eaux les navires portant l'un ou l'autre pavillon.

En 1781, Joseph II, particulièrement intéressé aux questions économiques, déclara Ostende port franc, et, aussitôt, les vieux quais, déserts jusqu'alors, devinrent le centre d'un commerce considérable. En une seule année, plus de 2.500 navires de haut-bord vinrent mouiller dans le port; les étrangers ne tardèrent pas à affluer de toutes parts et la population s'accrut à un tel point qu'il fallut démanteler les remparts, pour étendre les limites de la ville.

Joseph II, qui venait de faire raser les forteresses de la Barrière, prétendit alors affranchir complètement la Belgique de la tutelle des Provinces-Unies en rouvrant l'Escaut au commerce mondial. Il sollicita l'appui de l'Angleterre, alors en guerre contre la Hollande, et l'alliance de Catherine II. Celle-ci songeait précisément à faire d'Anvers, sinon une base russe dans la mer du Nord, du moins un entrepôt et une escale pour ses navires; peut-être songeait-elle aussi à étayer ses prétentions à la liberté du Bosphore et des Dardanelles en ouvrant l'Escaut aux navires de toutes nationalités.

Tous ces efforts furent stériles, hélas !

En vain, toujours en vain, Joseph II déchaîna alors la fameuse *guerre de la Marmite*. Le seul résultat de toutes ces tentatives fut de nous montrer avec quelle rigueur les gens de Hollande nous fermaient notre seul grand débouché commercial.

Il fallut attendre l'invasion française pour libérer notre grand fleuve national de toutes ces entraves. Notre commerce, pourtant, n'y trouva guère de profit, car, si, dès 1801, Bonaparte rouvrait la Bourse d'Anvers et y faisait creuser de vastes bassins, notre pays ne devait encore réaliser aucune expansion. De même qu'aux siècles précédents s'étaient battus pour compte d'autrui la fameuse Infanterie Wallonne et les dragons de Latour, — les « blancs becs » comme on les appelait, — les Belges d'alors durent se contenter de montrer leur bravoure au service de la République française et de l'Empire. Ce fut dans cette pléiade des Duvivier, des Evers, des van der Burgh, des Daine, couverts d'honneurs par Napoléon, que, dès 1815, le gouvernement des Pays-Bas fit choix d'officiers pour guerroyer aux Indes. Ils partirent avec enthousiasme ; c'était le temps où l'on croyait encore à la possibilité de faire de la Hollande et de la Belgique une Patrie commune ; et, dans cette pensée, ils voulaient accroître le domaine de la Patrie.

Ces Belges constituèrent bientôt l'immense majorité des troupes expéditionnaires du général Antinck. Des corps entiers comme le célèbre

bataillon de flanqueurs n° 1 (commandé par le colonel Schenk), comme le 7e régiment de hussards, furent presqu'exclusivement composés de Belges. Il faut citer parmi nos compatriotes qui illustrèrent le mieux le nom belge les colonels de Bast et de la Fontaine, le major Leclercq, les capitaines Boindon, de Lassasie, Artan, Cartou de Familleureux André de Nothomb, les lieutenants de Guaître, de Cuypers, de Dudzeele, Benoît Holvoet, le sergent d'Union, le maréchal des logis Lahure, qui devint plus tard général et aide de camp du roi Léopold. Ce sont quelques noms choisis parmi des centaines, quelques noms que les voyageurs retrouvent avec émotion sur la pierre des humbles tombeaux au loin dans les pays conquis; la plupart de ces héros sont, en effet, tombés là-bas [1].

C'est le colonel namurois de la Fontaine qui, en 1819, reconquit les Célèbes et se couvrit de gloire à Palembang. Ce sont les contingents commandés par des Belges qui soumettent l'empire de Sumatra. Ce sont eux qui soutiennent, à Java, la terrible guerre de cinq ans. On ne célébrera jamais assez l'obscur héroïsme de certains chefs comme ce capitaine Nicolas Goffinet, Luxembourgeois, qui après avoir conduit à la victoire les « six mille soldats qu'il commande, meurt, un soir de bataille, d'une flèche empoisonnée pour avoir voulu, en

1. Cf. capitaine Cruyplants, *Histoire de la participation des Belges aux campagnes des Indes néerlandaises sous le gouvernement des Pays-Bas*. Paris, Chapelot.

visitant un poste avancé, sauver du risque de mort des soldats indigènes » ; — comme ce lieutenant de Lieser, Luxembourgeois aussi, de cette partie de la province prise par la Prusse en 1815, qui, ayant le bras emporté, s'écrie : « Il me reste un bras et un cœur pour mon pays ! » et tombe mort de sa blessure.

Mais le « mariage de raison » de la Belgique et de la Hollande ne dure pas. En 1830, alors que la colonie était définitivement reconquise, l'écho des événements de Bruxelles arma bientôt de nombreux Belges des Indes. Ils furent aussitôt de cœur avec leurs frères restés au pays ; et un esprit nouveau ne tarda pas à se faire jour.

Comment laisser ces îles, soumises au prix de leur sang, à ceux que l'on chassait là-bas des provinces belges ? Avaient-ils travaillé pour la Hollande ? Non, pour leur pays, pour la Belgique qu'ils veulent libre, indépendante et forte.

Déjà les plus ardents et les audacieux parlaient d'expulser les représentants du roi Guillaume et de s'emparer de Java au nom du peuple belge.

Le bruit de cette insurrection fut apporté en Belgique par des navires venant de l'Inde. Les équipages de ces navires donnaient les détails les plus circonstanciés sur la marche et le succès de cette révolution militaire. Ces détails, rapportés dans nos provinces le 8 août 1831, suscitèrent un vif enthousiasme et des espoirs immenses.

La Belgique vivait alors des heures tragiques :

l'armée hollandaise s'avance rapidement vers Bruxelles ; l'armée de la Meuse, que commande Daine, est en pleine déroute ; celle de l'Escaut (Ticken de Terhoven) doit se replier sur Louvain, et les Français, dont on attend l'arrivée avec anxiété, viennent à peine de passer la frontière. Aussi, pour réconforter le moral, le Gouvernement annonça-t-il sans tarder les heureuses nouvelles des Indes dans le *Moniteur* , et le baron de Coppin, gouverneur du Brabant, fit placarder aussitôt une proclamation annonçant que « les Belges, qui se trouvent à Batavia, s'étaient emparés du Gouvernement de l'île de Java et que ce gouvernement avait été reconnu par les naturels ».

Hélas ! cette nouvelle était considérablement exagérée : tout s'était borné à une tentative avortée. Du moins le drapeau noir, jaune et rouge avait-il flotté quelques heures sur la capitale de l'île.

Ce fut tout. La Belgique déçue eut bientôt une déception plus cruelle qui lui fit oublier celle-là. Non contente de l'exclure du partage de ses colonies, la Hollande obtenait deux de ses provinces les plus chères : ce Limbourg et ce Luxembourg dont tant et tant de fils avaient succombé là-bas bravement et obscurément en pensant à leur pays et n'avaient pas cru travailler pour d'autres...

*
* *

Sous la vigoureuse impulsion de Léopold Ier, l'expansion belge connut un nouvel essor. En vertu de l'axiome anglais que le trafic suit le pavillon, (*Trade follows the flag*), ce grand roi commença par où eût dû peut-être commencer le marquis de Prié. Il dota la Belgique d'une petite marine de guerre.

Mais loin d'être soutenu et encouragé dans la réalisation de ses vues par les ministres et par l'opinion, le Roi, vieux et malade, fut combattu, entravé, livré à lui-même, et, en 1863, alors précisément que l'Escaut s'ouvrait enfin librement au commerce international par le rachat des péages, notre marine royale était morte, morte faute de crédits, morte par la faute de ce sot et mesquin esprit de clocher qui, si longtemps, fit notre médiocrité, et en vertu de quoi, en 1828, alors que, comme nous l'avons vu, des Belges versaient à flots leur sang dans la brousse malaise, plusieurs députés des provinces belges demandèrent que la Hollande renonçât à ses colonies [1].

Pourtant si l'esprit d'entreprise et l'intelligence des affaires étaient encore peu développés en Belgique, il se trouvait, comme aux siècles passés,

1. Cité par Brialmont, *La Belgique actuelle*, etc., *op. cit.*, p. 11.

des Belges audacieux qui comprenaient tout le prestige et tout le profit que la Patrie pourrait tirer de son expansion dans les pays lointains.

Dès 1837, les Belges ne cessèrent d'étudier une foule de projets de colonisation sur tous les points du globe. La plus célèbre de ces entreprises de colonisation est celle qui fut tentée au Guatémala. En 1842, il s'était formé, avec l'appui du Roi, une société anonyme pour créer des établissements coloniaux dans l'Amérique Centrale et ouvrir des relations commerciales entre cette contrée et la Belgique. Cette société belge avait racheté à une Compagnie anglaise à charte une concession de 500.000 hectares [1] que celle-ci avait obtenue à Santo-Thomas de Guatemala.

Un premier groupe de colons y arriva, en mai 1843, à bord des bricks *Théodore* et *Ville-de-Bruxelles* qu'escortait une goëlette de la Marine Royale, la *Louise-Marie*. Aussitôt ces colons se mirent à défricher l'emplacement de la future ville. Déjà, un débarcadère était construit lorsqu'arriva, au début de 1844, un nouveau groupe de 400 colons ; et, dans la même année, 500 autres émigrants vinrent grossir le nombre des Belges établis au Guatemala. Les 1.200 colons belges, aidés par une nombreuse main-d'œuvre indigène, se mirent aussitôt à l'œuvre, en août 1844, ils avaient déjà mis en culture une soixantaine d'hectares.

1. Le sixième du territoire belge.

Universitas BIBLIOTHECA

Mais cette entreprise, qui avait débuté sous de si heureux auspices, devait bientôt connaître de tristes jours. L'alcool et la maladie ne tardèrent pas à décimer les colons, tandis que, privée de concours financier du gouvernement, la compagnie belge devait cesser de payer au gouvernement guatémaltèque la redevance imposée par l'acte de concession; et le territoire concédé devint une circonscription administrative de la république.

Mais cet échec ne ruina pas notre énergie. En 1844, une autre tentative du même genre était faite par une *Compagnie Belgo-Américaine de Colonisation* qui avait obtenu une concession de 20 lieues dans la province de Santa-Catharina, au Brésil. Elle n'eut, hélas! pas plus de succès que la précédente.

Léopold Ier regretta longtemps l'insuccès de ces tentatives. « L'Amérique Centrale, écrivait-il en 1851 à M. Rogier, est devenue fort importante; elle a de l'avenir et il est inconcevable comment en Belgique on ne lui accorde pas plus d'intérêt[1]. » Ce grand Roi comprenait, avant que les esprits à courte vision ne s'en rendissent compte, que la Belgique allait avoir, avant un demi-siècle, un besoin impérieux de colonies qui ouvrissent des débouchés à son commerce et qui fournissent des matières premières à son industrie. Il voulait que

1. Le roi Léopold à M. Rogier, ministre de l'Intérieur, 7 août 1851.

la Belgique s'en créât avant que la France, l'Allemagne et l'Angleterre ne se les disputassent.

Jusqu'alors les entreprises coloniales des Belges avaient été surtout un épanouissement de notre puissance et de notre vitalité ; le moment allait venir où les colonies seraient pour la Belgique, comme pour toutes les grandes puissances européennes, un prolongement nécessaire de la mère Patrie, un débouché indispensable pour l'expansion à outrance de cette industrie que l'on voyait alors naître et qui devait grandir démesurément. Ce moment est venu pour l'Angleterre dès après Waterloo : de là date l'Empire Britannique ; pour l'Allemagne en 1870, avec la victoire qui lui donnait la force et la puissance ; pour la France en 1870, également, avec la défaite qui lui enlevait plusieurs de ses débouchés européens et qui, par là même, la forçait à s'en conquérir d'autres au delà des mers.

C'est ce qui explique que, de toute son énergie, Léopold Ier poussa la Belgique à s'occuper de son expansion avant que les grandes Puissances ne lui enlevassent tout espoir d'y parvenir. Dès 1844, comprenant l'inutilité de nos efforts en Amérique, il dirigeait l'expansion belge vers l'Afrique, où, trente ans plus tard, reprenant la tradition de cette grande politique, Léopold II devait nous conquérir pacifiquement, malgré les ambitions des trois grandes Puissances, un immense empire colonial.

Cette année-là, il fut question — fait généralement ignoré — de l'envoi d'un corps de troupes

belges en Abyssinie. En 1848, la Belgique acquit, sur les bords du Rio Nunez, à la côte de Guinée, la possession d'un district appartenant à des chefs indigènes [1]. Cette tentative d'établissement commercial, plus sérieuse que les précédentes, échoua par crainte des charges et des complications diplomatiques, qui pouvaient, prétendait-on, en résulter pour le pays. Si elle avait réussi, comme le faisaient espérer les premiers résultats obtenus en 1849, nous eussions devancé de trente ans les Français, les Anglais et les Allemands dans la prise de possession des côtes de l'Afrique Occidentale.

C'est ce que faisait encore remarquer, sept ans plus tard, le rapporteur de la Commission de la Marine, le capitaine Brialmont, lorsqu'il proposait, dans la séance du 25 octobre 1856, de créer des relations entre la Belgique et la Côte d'Afrique. « Si nous n'y prenons garde, disait-il, nous y serons bientôt devancés par la France et par l'Allemagne qui commencent à sentir vivement la nécessité de créer des débouchés nouveaux [2]. » Mais tous ces avertissements, hélas ! tombèrent dans l'oreille

1. Rappelons à ce propos l'intervention énergique de la goëlette de la Marine Royale Belge, la *Louise-Marie*, à De Bokke, à l'embouchure du Rio Nunez, qui valut à son commandant les ordres de Léopold et de la Légion d'honneur, ainsi qu'un splendide sabre d'honneur que lui offrirent les résidents belges et français du Rio Nunez. Cf. *La Marine de Guerre Belge*, 1910, du sous-lieutenant L. Leconte, p. 28.

2. Cité dans Brialmont, *La Belgique actuelle*, etc., *op. cit.*, p. 17.

de sourds. Et Léopold Ier, que déjà la maladie minait, s'en plaignait amèrement. « Nous devons tout créer, écrivait-il à M. Deschamps, Ministre des travaux publics, pour ce pays car l'entreprise particulière ne fait presque rien [1]. »

C'est à cet état d'esprit que Léopold II se heurta lorsqu'il voulut, à son tour, conquérir pour la Belgique une grande possession africaine [2]. Pas plus que Léopold Ier, il ne fut soutenu par la nation, quand il voulut, à son tour, conquérir pour la Belgique une grande possession africaine. Dans notre petit pays,trop peuplé, hélas ! par de petites gens, il était comme un aigle en cage, avec l'amertume au cœur de voir si souvent incomprises ou méconnues les hautes ambitions qu'il nourrissait pour son peuple.

Pareil à ces conquistadors lusitaniens, il en avait l'inflexible volonté ! Nulle indécision chez lui ; il courait droit au but sans s'inquiéter des contingences. Plus diplomate aussi qu'aucun doge ne le fut jamais, il nous conquit, sans flotte, sans argent, sans appui cette magnifique terre d'Afrique que, jusqu'alors, selon la coutume des géographes anciens, on eût pu désigner par l'inscription : *Hic sunt leones*.

1. Le roi Léopold à M. Deschamps, ministre des Travaux publics, Ardenne, 20 mai 1844.

2. En 1832 fut publiée, à Bruxelles, par un certain M. Douville, une relation d'un voyage qu'il avait accompli au Congo. Ce fut, pour l'époque, un gros succès de librairie.

Lorsqu'il s'agit de donner un drapeau au jeune Etat indépendant du Congo, il fut proposé qu'on y dessinât un sphinx pour symboliser à la fois le mystère de l'Afrique et le caractère aventureux de l'entreprise. Léopold II opposa à ce projet son veto : « Quoi ! dit-il, ce qu'il faut sur ce drapeau d'azur c'est non pas un sphinx, mais une étoile. Elle nous montrera le but vers quoi nous marchons et l'inébranlable confiance qui nous anime dans la réussite de notre dessein. »

Depuis, l'étoile s'est posée sur cette terre prédestinée et celle-ci vaut à la Belgique l'encens, la myrrhe et l'or...

On en parla dans les salons et dans les ministères, et certains firent le rêve d'aller visiter un jour ce pays mystérieux. Si quelqu'un se fût, en ces temps-là, avisé de prédire qu'un jour la jeune Belgique aurait là-bas un empire, on lui eût vraisemblablement ri au nez...

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

Préface 5

Introduction 9

Chapitre I. L'expansion belge jusqu'à la Compagnie d'Ostende 13

Chapitre II. La Belgique au début du XVIIIe siècle. 28

Chapitre III. Le port d'Ostende, dernier espoir 32

Chapitre IV. L'exemple du chevalier de la Merveille et la colère d'Amsterdam et de Londres 40

Chapitre V. Pour protéger leur commerce, les Belges réclament une flotte de guerre 47

Chapitre VI. Fondation de la Compagnie d'Ostende. 53

Chapitre VII. Le premier convoi et les incidents qu'il provoque 61

Chapitre VIII. Une thèse de droit qui est une iniquité. 67

Chapitre IX. Le pusillanime Charles VI suspend la Compagnie en pleine prospérité 75

Chapitre X. De la suspension à la suppression 83

Chapitre XI. Suprêmes et vains efforts 90

Chapitre XII. Depuis 92

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS.

127
2228X4c

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Echéance

The Library
University of Ottawa
Date Due

CE

a39003 004471198b

HC 315 .C76 1919
CROKAERT, JACQUES.
COMPAGNIE D.OSTENDE.